



OG7294410

ITINERARIO, CALENDARIO Y HORARIO

CLASE 8ª



La empresa que suscribe esta proposición, que viene realizando el transporte urbano de Ciudad Real desde hace casi doce años, conoce perfectamente las necesidades del transporte de la ciudad y en base a su experiencia propone la realización de los itinerarios que a continuación se describen, en el bien entendido de que no se trata de horarios rígidos e inflexibles, sino que a medida que el paso del tiempo vaya modificando la configuración urbanística de la ciudad, se irán adoptando, siempre de acuerdo con el Excmo. Ayuntamiento, a las nuevas necesidades que surjan.

Las líneas que a continuación se proponen no tienen variaciones sustanciales con relación a las que actualmente están en explotación; pero se incrementa la red con una cuarta línea entre la futura Estación de Autobuses, el Ambulatorio y la Barriada "La Granja".

LINEA - 1 : LA GRANJA - PIO XII - EL PILAR.  
=====

El itinerario de esta línea será el siguiente:

I D A:

Barriada del Pilar.- Ctra. de Carrión; Virgen Be-  
goña; Polideportivo Príncipe Juan Carlos; Rda. Calatra-  
va; Calle Inmaculada Concepción; Pza. Inmaculada Concep-  
ción; Calle Lirio; Calle Toledo; Calle Feria; Calle  
Mercado Viejo; Pza. Mayor; Calle General Aguilera; Calle  
Bernardo Mulleras; Pza. de Cervantes; Pza. del Pilar;  
Calle Alarcos; Calle Obispo Estenaga; Calle Bernardo  
Salbuena; Avda. Pio XII; Pza. San Cristobal de las  
Casas; Calle Velázquez; Calle El Greco.

REGRESO:

El Greco; Calle Goya; Pza. de San Cristobal de las  
Casas, (frente al Ambulatorio de la Seguridad Social);



067294373

Avda. Pío XII; Rda. Alarcón; Calle Bernardo Balbuena;  
 Calle Obispo Estenaga; Calle Bobas; Calle Reyes; Paseo  
 del Platero; Calle Prado; Mercado Viejo; Pza. Mayor; Calle  
 María Cristina; Calle Calatrava; Rda. Calatrava; Ctra.  
 Carrión; (Barriada del Pilar).

HORARIO

La línea 1 comenzará su servicio a las 8'00 horas  
 y terminará a las 21'30 horas.

CALENDARIO

El servicio se realizará todos los días laborables  
 del año, exceptuándose, por tanto, Domingos y Festivos.

VEHICULOS EN SERVICIO

Habrán dos vehículos en servicio en la línea que  
 con un tiempo de recorrido de 30 minutos, proporcionarán  
 una frecuencia de paso de 15 minutos.

LINEA - 2 : PIO XII - BDA. DE ORIENTE.  
=====

Esta línea se mantiene exactamente en su configuración actual no experimentando modificación alguna con el siguiente itinerario:

I D A:

Calle Castilla; Paseo de Carlos Efraña; Calle Granada; Calle Ruiz Morote; Calle Ramón y Cajal; Pza. del Pilar; Pza. de Cervantes; Avda. Alfonso el Sabio; Calle Reyes; Paseo del Prado; Calle Prado; Calle Mercado Viejo; Pza. Mayor; María Cristina; Calle Calatrava; Calle Elisaa Cendrerros; Calle Estrella; Calle Altagracia; Puerta de Toledo; Ronda de Toledo; Ronda del Carmen; Ronda de Sta. María; Puerta de Sta. María; Ronda de Alarcos; Calle Guadiana; Avda. Pío XII; Pza. de San Cristobal de las Casas; Calle Velazquez; Calle El Greco; Camino Viejo de Alarcos.



OG7294374

REGRESO:  

---

CLASE 8ª

El Greco; Calle Goya; Pza. de San Cristobal de las Casas; Avda. Pío XII; Ronda de Alarcos; Ronda de Sta. María; Rda. Carmen; Puerta de Toledo; Calle Toledo; Calle Feria; Calle Mercado Viejo; Pza. Mayor; Calle General Aguilera; Calle Bernardo Mulleras; Pza. de Cervantes; Calle Bernardo Mulleras; Calle Juan II; P. Gutierrez Ortega; Avda. Rey Santo; Calle Hernan Pérez del P.; Calle Granada; Paseo Carlos Eraña; Calle Aragón; Calle Castilla.

HORARIO

Se realizará el servicio de 8'00 a 21'30 horas.

CALENDARIO

Todos los días laborables del año.

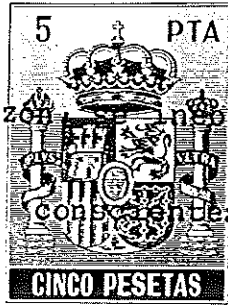
VEHICULOS EN SERVICIO

Tres vehículos en servicio con un tiempo de recorrido de 45 minutos y una frecuencia de paso de 15 minutos.

Los Sábados a partir de las 15'00 horas, quedarán dos coches en servicio, con un tiempo de recorrido de 40 minutos y una frecuencia de paso de 20 minutos.

LINEA - 3 : BDA. LARACHE - POLIG. PTA. TOLEDO.  
=====

Se trata de una línea que en su día se estableció con carácter experimental y que ciertamente proporciona un escaso número de usuarios. Se Estableció la línea a instancias municipales para dar servicio a la Bda. Lareche que se encuentra aislada y, aunque proporciona muy pocos viajeros, es necesario su mantenimiento porque entre las servidumbres de todo servicio público figura, precisamente, la de atender las demandas sociales con independencia de su rentabilidad económica.



directa. Por esta razón incorpora al Establecimiento y al Proyecto esta línea consecuentes de su condición de CLASE 8ª de 1ª categoría.

OG 7294375

Se le introduce una modificación con relación a su situación actual a la vista de la próxima inauguración de la estación de autobuses, que se encuentra precisamente en la Barriada de Lareche, de tal forma que el punto final del itinerario sea precisamente la estación de autobuses.

El itinerario de esta línea será por tanto el siguiente:

I D A:

Polígono Puerta de Toledo; Pta. de Toledo; Calle Toledo; Feria; Pza. Mayor; Bernardo Ulleras; Juan II; Zazaje Gutierrez Ortega; Ramirez Arellano; Pozo Dulce; Tonel; Tetuán; Melilla; Ctra. de Fuensanta; Estación de autobuses.

REGRESO

Estación de Autobuses; Ctra. de Fuensanta;  
~~Estación~~; Tetuán; Rda. de Ciruelas; Calle Ciruela; Pza.  
~~del~~ Pilar; Avda. de Alfonso X el Sabio; Reyes; Azucena;  
~~del~~ Carmen; Pedrera Baja; Puente de Toledo; Calle  
~~del~~; Polígono Puerta de Toledo.

HORARIO

Desde las 8'30 hasta las 20'00 horas.

CALENDARIO

En los días laborables del año.

VEHICULOS EN SERVICIO

Un vehículo en servicio con un tiempo de recorrido:

~~Autos y una frecuencia de paso de 20 minutos~~





OG7294376

LINEA - 4 : AMBULATORIO - ESTAC. DE AUTOBUSES -

CLASE GRANJA.



Se trata de una línea nueva que se inaugurará coincidiendo con la inauguración de la estación de autobuses y que dará servicio al mismo tiempo a la Barriada "LA GRANJA".

Al concentrarse en la estación de autobuses la llegada y salida de todas las líneas interurbanas con origen y destino sobre todo a los pueblos de la provincia, que acuden a la capital fundamentalmente para acudir al ambulatorio o al centro de la ciudad para realizar compras o gestiones en los departamentos de la Administración, se hace necesario establecer una línea que una la estación de autobuses con el centro de la ciudad y el ambulatorio, para atender la demanda que sin duda se va a generar.

Aunque la distancia a recorrer no es excesiva, debido a la especial ubicación de la estación de auto-

buses, se espera que el servicio sea utilizado por un número de personas que justifique su establecimiento.

El itinerario se pensó de forma que cumpla al mismo tiempo la doble función de unir la estación de autobuses con el centro de la ciudad y con el ambulatorio, para mejor servicio de los usuarios y al mismo tiempo da servicio a "LA GRANJA", en donde se entregarán las primeras viviendas en fecha próxima.

Al centro de la ciudad tienen además la línea 3 que continuará hasta el Polígono Puerta de Toledo y que pasa por las proximidades del Hospital Provincial a donde también acuden muchos de los viajeros procedentes de los distintos pueblos de la provincia.

El itinerario de esta línea será por tanto el siguiente:

I D A:

LA GRANJA.- Camino Viejo de Alarcos; El Greco -



067294377

Goya; San Cristobal de las Casas; Avda. de Pío XII;  
 Bernardo Balbuena; Obispo Estenaga; Postas; Juan II;  
 Pasaje Clase 8a; Ramírez de Arriano; Pozo Dulce; Te-  
 tuán; Melilla; Ctra. de Fuensanta; Estación de Auto-  
 buses.

REGRESO

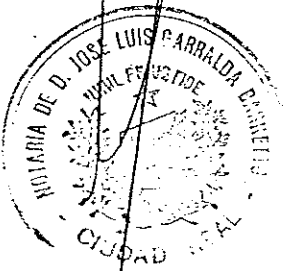
Estación de Autobuses; Ctra. de Fuensanta;  
 Melilla; Tetuán; Ronda de Ciruela; Ciruela; Pza. del  
 Pilar; Alarcos; Obispo Estenaga; Bernardo Balbuena;  
 Avda. de Pío XII; Ambulatorio; Goya; El Greco; Camino  
 Viejo de Alarcos; La Granja.

HORARIO

De 7'30 a 19'30 horas.

CALENDARIO

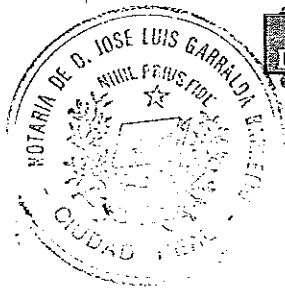
Todos los días laborables del año.



VEHICULOS EN SERVICIO

En principio se inaugurará la línea con un vehículo que realizará el recorrido en 30 minutos dando una frecuencia de paso también de 30 minutos.

No obstante, como se trata de una línea de nuevo establecimiento y se desconoce la aceptación que tendrá entre los usuarios, a la vista de la experiencia, se irán modificando sus horarios y calendarios para adaptarlos a las necesidades reales pudiendo incluso aumentarse el número de vehículos si fuera preciso.



067294378

VEHICULOS E INSTALACIONES FIJAS

CLASE 8ª

Exclusivamente afectos a la concesión

administrativa estarán los siete vehículos que actualmente prestan servicio en la misma, de la marca Mercedes, cuyas matrículas figuran en el apartado de referencias que se acompaña a esta proposición.

Ahora bien, los siete microbuses serán insuficientes para realizar el servicio en su nueva versión, porque la inauguración de la línea de la estación de autobuses al ambulatorio requiere como mínimo un vehículo para atenderla, lo que significa que diariamente funcionarán los siguientes vehículos:

LINEA - 1 :	2
LINEA - 2 :	3
LINEA - 3 :	1
LINEA - 4 :	1
T O T A L :	<u>7</u> vehículos.

Es necesario contar con un par de unidades de reserva para los supuestos de avería, accidente o para las revisiones periódicas que hay que efectuar en los vehículos en servicio.

Como en la actualidad disponemos de siete, se incorporarán dos vehículos nuevos del modelo 5.081 de la marca Pegaso, que son microbuses con mayor capacidad que los Mercedes, cuya incorporación se considera necesaria debido al aumento de viajeros que se registra en la explotación, como consecuencia de la política de contención de precios que sigue ese Ayuntamiento.

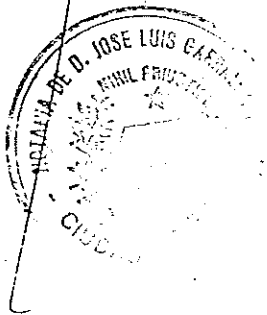
En cuanto a las instalaciones fijas, no se prevé adscribir ninguna a la explotación, porque la partida de amortización que habría que incorporar resultaría excesivamente gravosa.

En su lugar, se utilizarán las mismas que se emplean en la actualidad, cargándose en el Estudio Económico el alquiler mensual de 20.000,- Ptas.



OG 7294379

Sin embargo, en el supuesto de que la empresa que suscribe resulte adjudicataria del servicio, tiene el CLASE 8.<sup>a</sup> proyecto de adquirir una parcela para construir unas instalaciones propias adecuadas en el Polígono Industrial que se proyecta en las inmediaciones de la estación de autobuses.



P E R S O N A L

=====

El servicio se realizará con la plantilla mínima posible para que los costos resulten bajos.

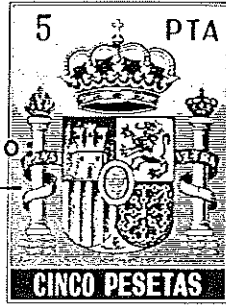
Se cargan los empleados que minimamente se consideran necesarios para desarrollar el trabajo:

Un Encargado:

Tendrá por misión la supervisión general del servicio, el cumplimiento de los horarios e itinerarios, realizará las funciones de inspección de la línea, realizará los cuadros de servicios, recogerá las recaudaciones, organizará las suplencias, relevos y vacaciones, etc., etc.

Del jornal de este encargado general se carga únicamente el 75%, porque su actividad la compagina con la línea entre CIUDAD REAL y MIGUELTURRA.





OG7294380

Un Administrativo:

CLASE 8ª



Tendrá por misión la verificación de las hojas de ruta, la confección de los partes estadísticos mensuales que se remitirán a ese Ayuntamiento con información sobre el movimiento de usuarios; la confección de cuentas y subcuentas del plan contable; la atención de la correspondencia y el trato con los proveedores compartido con el encargado.

Un Mecánico:

Que se ocupará de la revisión periódica y habitual de los vehículos y de las reparaciones que resulte factible realizar en el taller.

Del costo del mecánico se carga a la explotación urbana el 75% por las mismas razones expuestas en lo que se refiere al encargado.

Lavacoches:

Los vehículos, sobre todo por estar afectos a un servicio público, han de ser barridos diariamente y lavados, al menos, tres o cuatro veces por semana para que se mantengan en condiciones estéticas e higiénicas aceptables.

Lo razonable sería tener en plantilla un lavacoches que realice tal función. Sin embargo, el costo resultaría excesivo para la explotación, por lo que se ha optado por pactar con los conductores una prima mensual de 4.000,- Ptas. por lavar el coche, que representa 28.000,- Ptas. mensuales, calculando la circulación diaria de los siete vehículos que se pretende poner en servicio.

Esta partida de costos es muchísimo más económica que la representada por un lavacoches, al que aparte de los jornales, habría que añadir la cotización a la Seguridad Social, la prima de nocturnidad, las suplen-



OG7294381

cias, por vacaciones,

CLASE 8ª

En consecuencia en el Estudio Económico, en lugar de un lavacoches con todos sus complementos salariales, cargaremos la partida mensual de 28.000,- Ptas.

Conductores/Perceptores:

El número de conductores/perceptores lo calcularemos en función de las horas de servicio efectivo que realicen los vehículos en las líneas, con lo que evitaremos toda clase de imprecisiones.

Según se ha expuesto en el apartado correspondiente, se realizarán las siguientes horas de servicio:

LINEA - 1 :

300 días hábiles x 13'5 h. (de 8'00 a 21'30 h.) x  
x 2 coches = 8.100 horas.

LINEA - 2 :

300 días hábiles x 13'5 horas (de 8'00 a 21'00 horas) x 3 coches = 12.150 horas.

De aquí hay que reducir 6 horas de un coche todos los Sábados del año, pues como queda dicho, los Sábados de 15'00 a 21'00 horas quedarán tan solo dos coches en servicio.

6 horas x 52 Sábados = 312 horas.

De lunes a viernes entre las 14'30 y las 16'00 horas quedarán dos coches en servicio, por lo que habrán que reducir 1'5 horas:

1'5 horas x 248 días = 372 horas.

El total de horas realizado en la línea 1 será de:

12.150 - 312 - 372 = 11.466 horas.



067294382

LINEA - 3 :

CLASE 8, coche de 8' CINCOPESETAS horas todos los días

laborables del año, lo que hace:

11'5 horas x 300 días = 3.450 horas.

LINEA - 4 :

Un coche de 7'30 a 19'30 horas todos los días

laborables del año, lo que hace:

12 horas x 300 días = 3.600 horas.

TOMA Y DEJE DE LOS SERVICIOS

=====

Diariamente hay que calcular media hora por vehículo para la toma y deje del servicio, es decir, para el tiempo que se invierte en el desplazamiento desde el garaje de la empresa a la cabecera de la línea y el que se invierte en el regreso una vez terminado el

servicio, para guardar el vehículo y entregar la cuenta. Esto supondrá:

$$300 \text{ días hábiles} \times 0'5 \text{ h.} \times 7 \text{ veh.} = 1.050 \text{ h.}$$

TOTAL HORAS:

$$8.100 + 11.466 + 3.450 + 3.600 + 1.050 =$$
$$= 27.666 \text{ horas.}$$

Para licencias, bajas, absentismo, etc., calculamos un 3 %.

$$27.666 \times 1'03 = 28.495 \text{ horas.}$$

Este será el número de horas de conductores/perceptores que se cargará en el Estudio Económico a efectos de calcular los costos.



067294383

DE KILOMETROS A RECORRER EN SERVICIO

lo expuesto en los apartados anteriores  
 no realizarán los siguientes trayectos:

CUBA - 1 :

uno de los vehículos en servicio, con un  
 recorrido de 30 minutos, realizarán entre las  
 21'30 horas, 27 expediciones completas de  
 vuelta.

total de expediciones diarias será de:

los dos vehículos en servicio de lunes

total de expediciones anuales será de:

exp. x 300 días = 16.200 exp.

La línea 1 tiene una longitud de 3'5 kilómetros en su itinerario de ida y otros tantos en el de vuelta, es decir, 7 kilómetros en su recorrido completo.

El total de kilómetros de recorrido anual será igual al producto de multiplicar el número de expediciones completas por la longitud del itinerario, es decir:

$$16.200 \text{ exp. } \times 7 \text{ kms. } = 113.400 \text{ Kms.}$$

LINEA - 2 :

Con un tiempo de recorrido de 45', cada vehículo realiza diariamente 18 expediciones, excepto el tercero, que realiza 16, porque interrumpe a la hora de la comida.

Los sábados, de 8'00 a 15'00 horas, cada vehículo realiza 9 expediciones, que totalizan 27 y por las tardes, los dos vehículos que quedan en servicio hacen





0G7294384

otras 9 expediciones:

$(18 \times 12 + 16) \times 5 \times 52 \text{ s\u00e1bados} =$

15.236 expediciones.

LONGITUD :

PIO XII - BDA. DE ORIENTE : 5'2 Kms.

BDA. DE ORIENTE - PIO XII : 5'5 Kms.

Esto hace un total de : 10'7 Kms.

$10'7 \text{ kms.} \times 15.236 \text{ exp.} = 163.025 \text{ Kms.}$

LINEA - 3 :

El itinerario de la l\u00ednea 3 tiene una longitud de 3'5 kms. en el sentido Estaci\u00f3n de Autobuses - Pol\u00edgono Puerta de Toledo, y de 3'5 kms. en el sentido inverso, lo que hace un total de 7 Kms.

Entre las 8'30 y las 20'00 horas, realiza un

recorrido completo cada 30 minutos, lo que hace un total de 23 expediciones completas diariamente.

$$23 \text{ exp. } \times 300 \text{ d. h. } \times 7 \text{ kms. } = 48.300 \text{ kms.}$$

LINEA - 4 :

Tiene una longitud de 7'2 kilómetros en su recorrido completo de ida y vuelta, es decir, 3'5 kilómetros en el sentido de ida y 3'7 en el de vuelta.

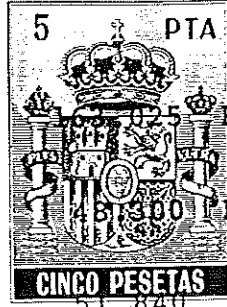
Entre las 7'30 y las 19'30 horas realizará 24 expediciones diarias de lunes a sábados.

Esto hace un total anual de:

$$24 \text{ exp. } \times 300 \text{ días } \times 7'2 \text{ kms. } = 51.840 \text{ Kms.}$$

TOTAL ANUAL:

LINEA - 1 : 113.400 Kms.



OG7294385

LINEA - 2 : 1025 Kms.

LINEA - 3 : 1300 Kms.

CLASE 8a LINEA - 4 : 51.840 Kms.

T O T A L : 376.565 Kms./año.

Recorrido en vacío para la toma y deje de los servicios, relevos, incidencias, etc.: 3 %.

376.565 x 1'03 = 387.861 Kms.

=====



ESTUDIO ECONOMICO

=====

Partiendo del plan de explotación previsto, a continuación se confecciona el Estudio Económico con los criterios contenidos en el artículo 22.8.5 del Pliego de Condiciones.

GASTOS TOTALES

MANO DE OBRA. - En la empresa se aplica el Convenio Colectivo Provincial del sector transporte, que expiró el 31 de Diciembre de 1.986 y se encuentra, por tanto, pendiente de revisión.

En el Boletín Oficial de

110.000 Ptas. x

15 pagas = 1.650.000,-

1.650.000 x 0'75= 1.237.500,-

Un Administrativo.-

52.878 Pts. x

15 pagas = 793.174,-Ptas.

Un Mecánico.- Como se ha

dicho se carga tan sólo el

75%.

67.000x15pg.x0'75= 753.750,-

Conductores/Perceptores.-

S.B. 1.779x365d.= 649.335,-

P.Perc.20% :

356Pts.x26d.x12m.= 111.072,-

Q.M. 1.372 x 12 = 16.464,-

Grt.Ext.1.779x90d.= 160.110,-

Ant.media 12%:



OG7294387

1.779x0'12x455d.=

T PLASE 8<sup>a</sup>

1.03

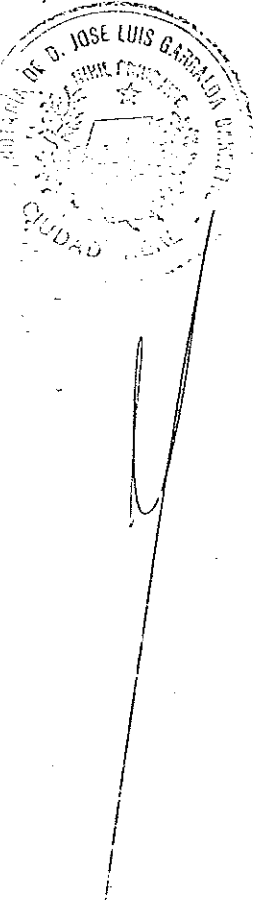
Como cada conductor realiza al año 1.826'5 horas tendremos que el coste/hora de cada conductor/perceptor es de:

$$\frac{1.034.114 \text{ Ptas.}}{1.826'5 \text{ h.}} = 566'17 \text{ Pts.}$$

Como el número de horas en servicio efectivo en línea ha quedado establecido en 27.666, el costo total de los conductores/perceptores es:

$$27.666 \times 566'17 = 15.663.659,-$$

El total de la mano de obra será:



1 Encargado: 1.237.500,-Ptas.

1 Admtvo.: 793.174,-Ptas.

1 Mecánico: 753.750,-Ptas.

Cond./Per.: 15.663.659,-Ptas.

T O T A L ..... 18.448.083,- Ptas.

SEGUROS SOCIALES.- El Real Decreto 41/87 de 16 de Enero (B.O.E. 17 de Enero) establece las nuevas bases y tipos de cotización para 1.987 con los siguientes porcentajes:

Contingencias Comunes:	24	%
Desempleo:	5	%
Fondo Garant. sal.:	1'10	%
Form.Prof.:	0'6	%
Accid.trabajo:	4'05	%
T O T A L .....	34'95	%



067294388



Según esto el  
anual de los Seguros Sociales  
CLASE 8ª  
será de:

$$18.448.083 \times 0'3495 = 6.447.605,- \text{ Ptas.}$$

AMORTIZACIONES.- La amorti-  
zación será una partida  
consistente por una parte, en  
los siete microbuses que se  
vienen amortizando desde  
1.984 y, por otra, las dos  
unidades que se incorporarán  
para el nuevo período conce-  
sional:

7 microbuses Mercedes a  
5.200.000,- Ptas. unidad  
amortizables en 10 años con  
un valor residual del 10%:

$$\frac{5.200.000 \times 7 \text{ vh.} \times 0'9}{10} =$$



3.276.000,- Ptas.

2, Pegaso 5.081, al precio de  
7.500.000,- Ptas, unidad,  
amortizables en idénticas  
condiciones que los microbu-  
ses Mercedes.

$$\frac{7.500.000 \times 2 \text{ vh.} \times 0,9}{10} =$$

1.350.000,- Ptas.

9 equipos de aire acondicio-  
nado: 6.300.000,- Ptas. en 10  
años: 630.000,- Ptas.

T O T A L : 5.256.000,- Ptas.

ALQUILERES.- 20.000,- Ptas.

mensuales:

$$20.000,- \text{ Ptas.} \times 12 = 240.000,- \text{ Ptas.}$$



$$\frac{38.264 \times 6 \times 387.861 \text{ km.}}{75.000 \text{ kms.}} =$$

1.187.289,- Ptas.

CARBURANTE.- El consumo

medio de los microbuses Mer-

cedes, es de 20'5 litros por

cada 100 kms.. El de los

tres Pegasos que se incorpo-

ran es de unos 30 litros

aproximadamente. Calculando

que todos los vehículos rue-

den aproximadamente el mismo

número de kilómetros a lo

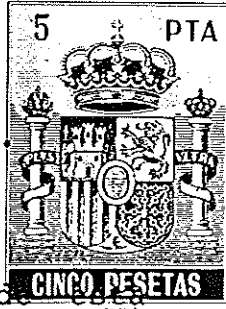
largo del año, tendremos un

consumo medio de: 23'5 li-

tros.

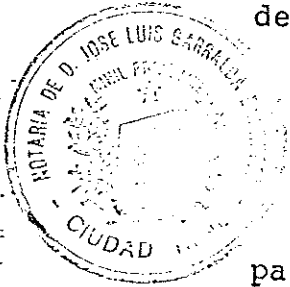
El litro tiene un precio

actualmente de 58 Ptas., es  
1'12



OG7294390

decir, 51'7857,- Ptas.



CLASE 8ª costo anual de

partida será por tanto de:

$$\frac{387.861 \text{ m.} \times 23'51. \times 51'7857}{100} = 4.720.128,- \text{ Ptas.}$$

LUBRICANTES.- Calcularemos

por este concepto el 10% del

consumo del gas-oil, es

decir:

$$4.720.128 \text{ Ptas.} \times 0'10 = 472.012,- \text{ Ptas.}$$

CARGAS FISCALES.-

$$12.960,- \text{ Ptas.} \times 9 \text{ vehic.} = 116.640,- \text{ Ptas.}$$

GASTOS GENERALES.- Se in-

cluyen en este concepto los

Seguros Sociales, que

- 40 -

constituyen una partida importante que en el momento actual se aproxima a las 100.000,- Ptas. por vehículo y año; y los gastos generales de luz, agua, uniformes, billeteaje, material de oficina, etc., etc.

Calculamos por este concepto un costo anual de: 2.000.000,- Ptas.

LAVADO DE COCHES.-

28.000	x	12	meses	=	336.000,- Ptas.
					<hr/>
SUMA TOTAL DE GASTOS .....					41.550.923,- Ptas.
15% BENEFICIO INDUSTRIAL .....					6.232.638,- Ptas.
					<hr/>
T O T A L .....					47.783.561,- Ptas.
					=====

Ciudad Real, a 12 de Febrero de 1.987.



067294391

CRITERIOS PARA LA ACTUALIZACION ANUAL DE LAS PARTIDAS DE COSTOS.

CLASE 8#=====



El artículo 22.8.5 del Pliego de Condiciones, establece el compromiso del concesionario de presentar anualmente un Estudio Económico con los mismos criterios que se contiene en dicho artículo, actualizando las distintas partidas de costes en la forma que en el mismo está prevista y, dejando a criterio del licitante la propuesta para modificar algunas otras.

Según esto, antes de finalizar cada Ejercicio Económico, la empresa, partiendo del presupuesto contenido en este Estudio Económico, presentará un nuevo estudio actualizando dicho presupuesto en el que se contendrán idénticas partidas calculadas con los mismos criterios que se actualizarán de la siguiente forma:

MANO DE OBRA:

Se calculará de acuerdo con la forma propuesta en el apartado correspondiente de este Estudio Económico y se actualizará con arreglo al Convenio Colectivo Provincial del sector o, en su defecto, al Convenio de Ambito Nacional. En defecto de ambos, con arreglo al pacto social que a nivel nacional se haya suscrito por representantes de empresarios y trabajadores y, en defecto de éste con arreglo al I.P.C. de los doce meses inmediatamente anteriores.

SEGUROS SOCIALES:

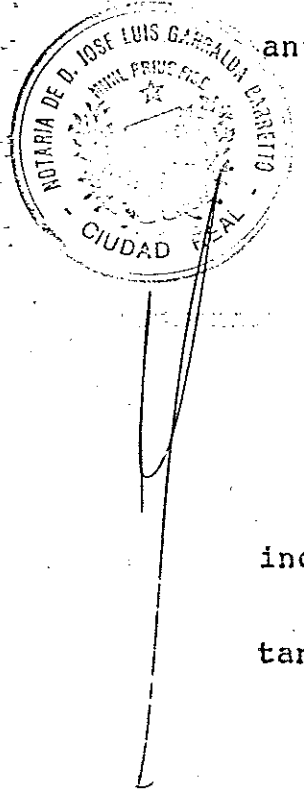
Se calcularán con arreglo a la normativa vigente en cada momento en la materia, imputándose en el Estudio Económico el porcentaje sobre el total de salarios con cargo a la empresa que proceda según la disposición que lo regule.

Si cuando se presente el proyecto de actualización presupuestaria no hubiese sido publicada la disposición



OG7294392

correspondiente, se aplica el tipo de cotización con cargo a la empresa vigente en el año inmediatamente anterior.



AMORTIZACIONES:

Serán fijas en lo que se refiere a los vehículos incorporados en el momento inicial de la concesión en tanto no terminen de amortizarse.

Se modificarán cuando el número de vehículos adscritos al servicio aumente o disminuya o se sustituyan unos vehículos por otros más modernos o de mayor capacidad.

En estos casos las partidas de amortización correspondientes se calcularán con arreglo al precio de adquisición de los vehículos incluidos los gastos financieros, con un 10% de valor residual en diez años.



ALQUILERES:

Se actualizarán, tal y como reza el artículo 22.8.3 del Pliego de Condiciones en función del subíndice de alquileres del I.P.C. de los doce meses inmediatamente anteriores a la fecha en que se presente la solicitud de actualización presupuestaria.

CONSERVACION Y REPARACION:

Se actualizará partiendo del costo inicial consignado en este Estudio Económico, actualizándolo anualmente con arreglo al I.P.C. nacional de los doce meses inmediatamente anteriores a la fecha en que se presente la solicitud de actualización.

NEUMATICOS:

Dándoles una vida útil de 75.000 kilómetros, el costo anual de la partida correspondiente, se calculará mediante la fórmula contenida en este Estudio Económico



067294393

tomando como precio de cada unidad el de las tarifas Michelin vigentes en CLASE 8.<sup>a</sup> en que se presente la solicitud y en su defecto los de cualquier otra marca internacionalmente conocida, que sea suceptible de adquirir en el mercado para las ruedas de la medida de los vehículos en servicio.

CARBURANTES:

El costo anual del carburante se calculará en función de los kilómetros de recorrido anual previstos, tomando como base un consumo medio de 23'5 litros por cada 100 kilómetros, al precio oficial vigente en el momento de presentar la solicitud.

Si se incorporasen a la explotación vehículos nuevos con consumos distintos, se revisará el porcentaje de consumo con arreglo a los nuevos vehículos.



LUBRICANTES:

La partida de costo de los lubricantes y grasas consistirá en el 10% del precio anual del gas-oil.

CARGAS FISCALES:

Será la suma de los recibos de Licencia Fiscal correspondientes a cada uno de los vehículos adscritos a la concesión.

GASTOS GENERALES:

Se actualizará anualmente con arreglo al I.P.C. nacional correspondiente a los doce meses inmediatamente anteriores a la fecha en que se presente la solicitud.

BENEFICIO:

Consistirá en el 15% de la suma total de los gastos calculada en la forma expuesta y actualizada



OG 7294394

anualmente de acuerdo con lo previsto en el artículo 22 de la Pliego de Condiciones en esta propuesta.



Calculado así el presupuesto de la explotación para el ejercicio económico siguiente, se calcularán los ingresos tomando como base el número de usuarios efectivamente transportado en los doce meses inmediatamente anteriores a la presentación de la solicitud de actualización del presupuesto.

El Ayuntamiento establecerá las tarifas que se habrán de percibir en el siguiente Ejercicio Económico y los ingresos se calcularán multiplicando las tarifas autorizadas por los viajeros transportados en sus distintas modalidades.

El Ayuntamiento complementará con la subvención municipal los ingresos procedentes de la venta de billetes para alcanzar la suma necesaria para cubrir el presupuesto de la explotación.

Si las tarifas propuestas por el Ayuntamiento no

fuesen autorizadas por la Comisión de Precios competente, o esta demorase excesivamente la autorización de su aplicación, la menor recaudación producida por cualquiera de ambas circunstancias será compensada con la subvención municipal.

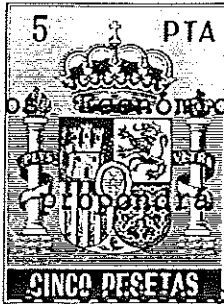
TARIFAS:

Se aplicarán las establecidas en el artículo 10.F.

del Pliego de Condiciones, es decir:

ORDINARIO :	25,- Ptas.
JUBILADOS :	10,- Ptas.
ESCOLARES :	10,- Ptas.

En las siguientes y sucesivas revisiones presupuestarias que se soliciten, el Ayuntamiento podrá optar por subvencionar el déficit presupuestario en su totalidad o aumentar las tarifas para contenerlo o disminuirlo a su criterio.



067304395

En los Estudios Económicos que

presentará la empresa, ~~propone~~ como simple orienta-

ción. Las tarifas que a ~~las~~ podrían aplicarse en

el servicio urbano, el Ayuntamiento resolverá lo que

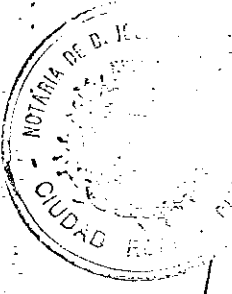
considere más oportuno: aumentar las tarifas, incremen-

tar la subvención o ambas cosas, si es necesario.

Si el número de usuarios aumentase por encima de

lo previsto, la subvención municipal disminuirá en la

misma proporción.



SUBVENCION MUNICIPAL PARA EL PRIMER EJERCICIO ECONOMICO  
DE LA CONCESION Y FACTORES DE CUANTIFICACION DE LOS  
SIGUIENTES.

=====

Al tratarse de una nueva concesión administrativa en la que se introducen sustanciales modificaciones en la forma de explotación, tales como la incorporación de una línea nueva (Estación de Autobuses - Ambulatorio); el aire acondicionado en todos los vehículos y además, se mantienen congeladas las tarifas que se vienen aplicando desde hace ya varios años, es previsible que el número de usuarios aumente, pero resulta imposible cuantificarlo para calcular con precisión la subvención económica que será necesaria en el primer año de explotación, dentro del nuevo período concesional.

Naturalmente podrían hacerse cálculos teóricos, pero pueden estar llamados al fracaso por exceso o por defecto, porque el comportamiento de la demanda ante



OG7294396

situaciones nuevas es desbordado.

CLASE 8ª

Por consiguiente, para este primer Ejercicio Económico, a la vista de que se aplicarán idénticas tarifas que en el ejercicio de 1.986, partiremos de la subvención acordada en 1.986 (Acuerdo Plenario de 29 de Enero de 1.986), actualizada con el I.P.C. nacional, que ha quedado establecido en el 8'3%, e incrementada con la partida de amortización correspondiente a los nuevos vehículos adscritos y las mejoras a realizar, que en total suman 1.980.000,- Ptas.

La subvención para 1.987, en el supuesto de que se tratase de un ejercicio económico entero, sería de:

$$20.561.026 \times 1'083 + 1.980.000 = 23.157.856,- \text{ Ptas.}$$

Naturalmente, el exceso entre la subvención correspondiente a 1.986 y la correspondiente a 1.987 sería tan sólo la parte proporcional a los meses en que hubiesen estado en servicio los nuevos vehículos



incorporados y el nuevo sistema de explotación propuesto.

De esta forma, para 1.987 la subvención constará de dos partes 20.561.026,- Ptas. fijos y 2.596.830,- Ptas. que se dividirán en doce mensualidades y se comenzará a devengar en el momento en que queden incorporados a la explotación los nuevos vehículos ofertados.

Finalizado el ejercicio económico se procederá a la primera actualización presupuestaria prevista en el artículo 22.8.5.11. del Pliego de Condiciones y al tratarse de un ejercicio económico incompleto, el cálculo de los viajeros transportados a efectos de la actualización presupuestaria en los términos que quedan expuestos, se hará extrapolando a todo el ejercicio económico los viajeros transportados durante los meses en que esté en vigor el nuevo sistema de explotación, con los nuevos vehículos ofertados en servicio.



067294397



Es decir, y puntualizando el criterio intencional básico de esta proposición, nosotros calculamos el CLASE 8ª importe de la subvención partiendo del costo real del servicio y del incremento de los ingresos previsto en base a las inversiones y las mejoras del servicio, así como la ampliación del mismo. Y esto en relación, repetimos, con dicho previsible y lógico incremento del número de viajeros que se derivarán de la implantación de tales mejoras y ampliación.

Por tanto, una vez conocida la realidad de los viajeros transportados se traducirá en inevitable repercusión en las futuras subvenciones, a fin de que éstas restablezcan el equilibrio económico financiero de la concesión durante su vigencia. Precisamente con esa generosa oferta intencional que nosotros hacemos en esta proposición, hemos calculado el importe de la subvención inmediata (primer año) partiendo de una previsión económica que puede resultar modificada; en cuyo caso, la Administración se atenderá a las nuevas situaciones creadas para ajustar la subvención en

consecuencia.

Nótese que los cálculos por nosotros efectuados lo han sido partiendo de previsiones objetivamente razonables, por lo que la adscripción del riesgo y ventura por nuestra parte, tendrá como frontera el equilibrio económico-financiero de la concesión según el contenido de esta propuesta.

Consecuentemente, el importe específico de las subvenciones posteriores al ejercicio económico de 1.987, se ajustará al resultado económico de la explotación, mediante la ejecución inmediata de los correspondientes reajustes que restablezcan el equilibrio financiero de la concesión. Para ello, ese Ayuntamiento podrá en todo momento comprobar el número de viajeros, recorridos de las diferentes líneas, etc., etc.



OG7294398

MEJORAS DE TRANSPORTACIONES



CLASE 8.a

El artículo 22.9. del Pliego de Condiciones exige que como parte integrante de la proposición se haga una relación detallada de las mejoras que a juicio del licitador supongan modificaciones que puedan hacer su proposición más conveniente para la prestación del servicio urbano de Ciudad Real.

Sucintamente consideraremos mejoras las siguientes:

A ) Capacitación técnica y profesional, acreditada por la explotación, en el momento actual de diez concesiones de servicio urbano de transporte de viajeros de naturaleza similar a la concursada y muy especialmente la concesión de Ciudad Real que expira en el presente mes de Febrero.

B ) Solvencia económica, que le permite afrontar

las inversiones necesarias para la puesta en servicio de los vehículos que se ofrecen y de cuantos en el futuro pudieran necesitar la explotación, acreditada con los capitales sociales de las empresas integradas en el grupo, suscritos y desembolsados por más de 1.500.000.000,- Ptas.

C ) Ampliación del número de vehículos en servicio en tres unidades del modelo Pegaso 5.081, que garantizan su prestación y una dotación de reservas suficiente para cubrir situaciones de emergencia.

D ) Dotación de aire acondicionado de todos los vehículos de la explotación.

E ) Ampliación de la red de líneas, incorporando una nueva entre la Estación de Autobuses y el Ambulatorio de la Seguridad Social, pasando por el centro de la ciudad.

F ) Ampliación del itinerario de la línea PIO XII - EL PILAR por ambas cabeceras, llegando hasta la

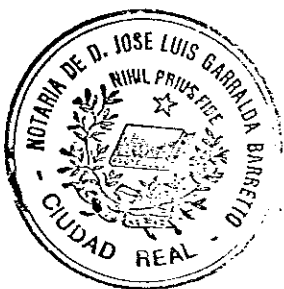


OG 7294406

Urbanización LA GRANJA de sus extremos y  
entrando en el Barrio CLASE 8 por el otro, en la  
forma descrita en el Estudio Económico que se acompaña.

Ciudad Real, a 12 de Febrero de 1.987.

ES PRIMERA COPIA LITERAL DE SU MATRIZ, que con el número de--  
orden al principio indicado, obra en mi protocolo corriente -  
de instrumentos públicos, a que me remito. En fe de ello, y -  
para la Compañía Mercantil IBERICA DE CONCESIONES Y SERVICIOS  
S.A., la libro en cuarenta y siete folios de clase octava se-  
rie OG. números 7294306, 7294353, 7294308, 7294356, 7294357,-  
7294358, 7294359, 7294314, 7294315, 7294362, 7294363, 7294364  
7294365, 7294366, 7294367, 7294368, 7294369, 7294370, 7294371  
7294410, 7294373, 7294374, los veinticuatro correlativos si--  
guientes y 7294406 y la signo y firmo en Ciudad Real, a dieci-  
nueve de Junio de mil novecientos ochenta y siete.=



*[Handwritten signature]*