



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra
Lurralde Kohesiorako Departamentua
Departamento de Cohesión Territorial

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
PÚBLICO DE VIAJEROS A LA DEMANDA ENTRE LAS
LOCALIDADES DE PAMPLONA/IRUÑA – ZIZUR MAYOR –
BELASCOÁIN Y ENTRE LAS LOCALIDADES DE
PAMPLONA/IRUÑA – ORKOIEN – ARTETA.**

ÍNDICE

1.- FINALIDAD DEL SERVICIO Y CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.....	1
1.1.- FINALIDAD DEL SERVICIO.	1
1.2.- CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.	7
2.- SITUACIÓN ACTUAL.....	9
2.1.- EL SISTEMA VIARIO.....	9
2.2.- EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA DEMANDA EN VEHÍCULO TURISMO.....	9
2.3.- TIEMPOS DE VIAJE Y COMPARATIVA COSTE.....	11
3.- DEMANDA DE USO Y RENTABILIDAD DE LA ACTUACIÓN.....	12
3.1.- PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO.....	12
3.2.- SOSTENIBILIDAD Y RENTABILIDAD DE LA ACTUACIÓN: VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA.....	16
3.2.1.- COSTES DE INVERSIÓN.	16
3.2.2.- COSTES DE EXPLOTACIÓN.....	17
3.2.3.- INGRESOS.....	18
3.2.4.- DÉFICIT DEL SERVICIO.....	18
3.2.5.- SOSTENIBILIDAD y RENTABILIDAD ECONOMICA Y FINANCIERA DEL PROYECTO.	20
3.3.- SOSTENIBILIDAD Y RENTABILIDAD SOCIAL.	21
4.- INFORME DE GÉNERO.....	25

El presente estudio analiza la viabilidad del contrato de concesión del Servicio de transporte público de viajeros a la demanda entre las localidades de Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y entre las localidades de Pamplona/Iruña – Orkoien – Arteta para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 40 de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos, que recoge que “... En los contratos de concesión de obras y servicios el estudio de viabilidad será obligatorio en todo caso. El estudio de viabilidad valorará, entre otros aspectos, la sostenibilidad y rentabilidad económica, financiera y social de la inversión y en particular el impacto de género”.

El estudio se va a estructurar tomando como referencia el índice señalado en el artículo 183 de la citada Ley Foral 2/2018 donde se establece el contenido mínimo de los estudios de viabilidad a realizar con carácter previo a la decisión de construir y explotar en régimen de concesión una obra pública:

- Finalidad y justificación del servicio, así como definición de sus características esenciales.
- Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social del servicio en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión, en particular estudios económicos y administrativos sobre régimen de utilización y tarifas que hayan de aplicarse.

1.- FINALIDAD DEL SERVICIO Y CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.

1.1.- FINALIDAD DEL SERVICIO.

En los años 2008 y 2009 se modificó la concesión de transporte público regular permanente de uso general de viajeros en autobús entre Pamplona-Asiáin-Etxauri-Belascoáin (NA-35) con objeto de mejorar la conexión de las localidades de los corredores Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y Pamplona/Iruña – Orkoien – Arteta con Pamplona/Iruña.

Así, mediante Orden Foral 139/2008, de 30 de diciembre, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se autorizaron nuevos servicios en autobús a las localidades del corredor Pamplona/Iruña-Belascoáin y posteriormente mediante Resolución 325/2009, de 21 de octubre, de la

Directora General de Transportes a las localidades del corredor Pamplona/Iruña-Arteta.

La financiación de estos servicios se estableció en sendos Convenios de Colaboración suscritos 30 de diciembre de 2008 y 21 de octubre de 2009, entre el entonces Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, los Ayuntamientos correspondientes y la empresa concesionaria.

Durante 2012 la Administración de la Comunidad Foral propuso la sustitución del servicio de autobús por un servicio de taxi a la demanda. El objetivo era ajustar el tamaño del vehículo a la demanda existente y reducir el coste del servicio.

La Resolución 236/2012, de 11 de octubre, suprimía los servicios en autobús dando por finalizadas las prórrogas de las modificaciones y de los Convenios para su financiación, desde la fecha en que se implantase el servicio de taxi a la demanda.

Las supresiones afectaban en el corredor Pamplona/Iruña-Belascoáin a las localidades de Pamplona/Iruña, Zizur Mayor, Gazólaz, Sagüés (cruce), Paternáin, Larraya, Ubani, Zabalza (cruce), Arraiza y Belascoáin y en el corredor Pamplona/Iruña-Arteta a las localidades de Orkoien, Arazuri, Iza, Ororbia, Lizasoáin (cruce), Asiáin, Beasoáin, Egillor, Lete, Atondo, Anoz, Ilzarbe, Saldise, Ulzurrun, Ollo, Senosiáin y Arteta.

Por Acuerdo de Gobierno de 13 de febrero de 2013, se aprobó el texto del Convenio de Colaboración a suscribir entre el Departamento de Fomento, los Ayuntamientos de Cizur, Zabalza y Belascoáin y la Asociación de Teletaxi San Fermín para determinar las condiciones de la prestación del servicio de taxi a la demanda entre las localidades de Zizur Mayor, Belascoáin, Arraiza, Zabalza, Ubani, Larraya, Paternáin, Gazólaz y Sagüés y el texto del Convenio de Colaboración similar entre dicho Departamento, los Ayuntamientos de Ollo e Iza y la Asociación Teletaxi San Fermín, para la prestación del servicio de taxi a la demanda entre las localidades de Orkoien,

Arteta, Senosiain, Olo, Ulzurrun, Saldise, Ilzarbe, Atondo, Anoz, Lete, Beasoain, Egillor e Iza.

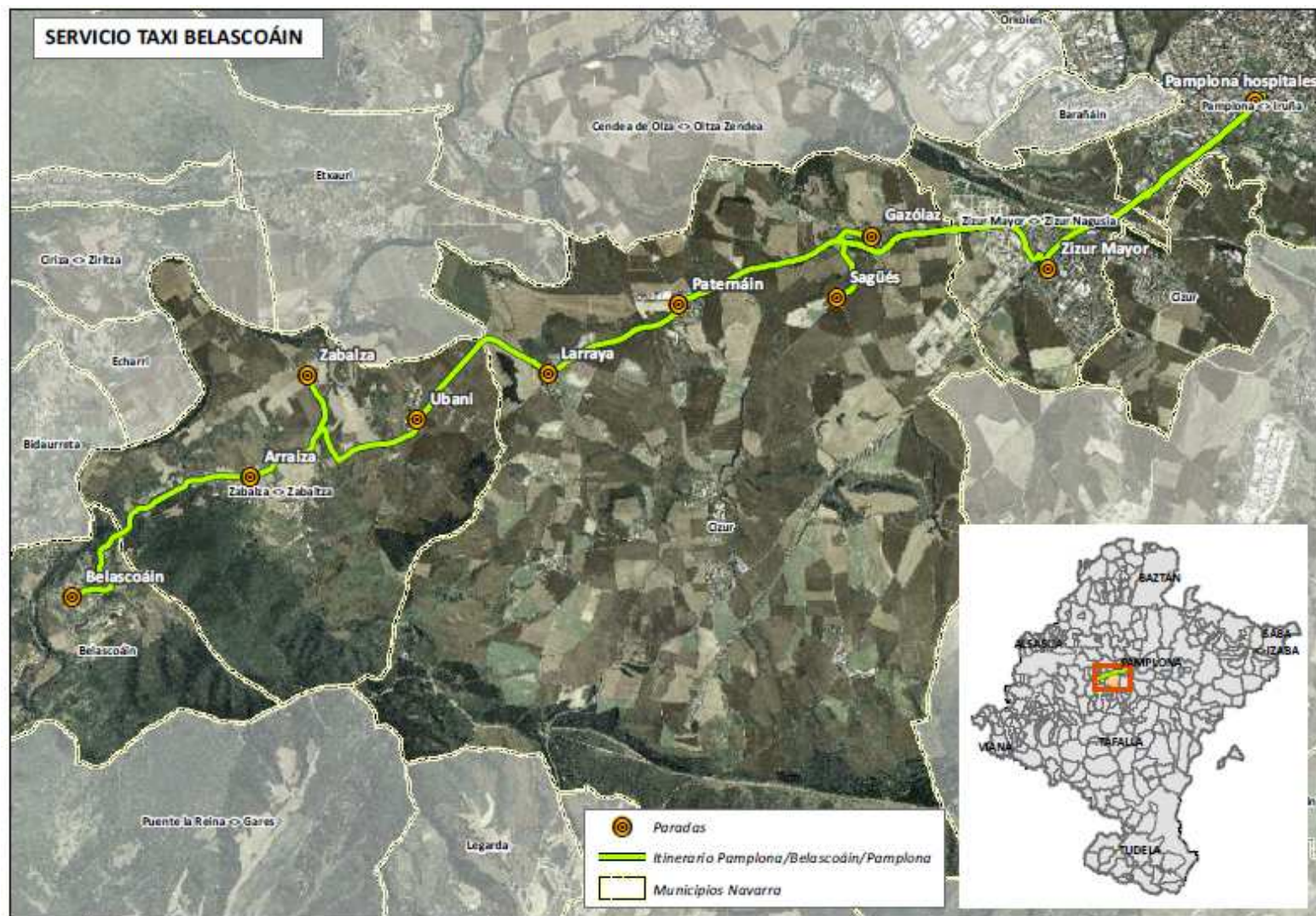
Los citados Convenios de Colaboración se prorrogaron durante los años 2014 y 2015. La vigencia de los Convenios de Colaboración y de la adjudicación de los servicios a Asociación Teletaxi San Fermín finalizó el 31 de diciembre de 2015 sin que se hubiese tramitado la adjudicación de los nuevos servicios. Dado que se trata de un servicio público esencial, y ante el perjuicio que la finalización de su prestación podía originar al interés general de los usuarios, el Servicio de Transportes consideró conveniente que se continuara prestando estos servicios en idénticas condiciones, en tanto no se adjudicase nuevamente el servicio.

En 2019 no se ha llegado a un acuerdo entre el Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes y Asociación Teletaxi San Fermín para la actualización de las tarifas de los servicios durante el año 2019. Por ello, el Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes procede a iniciar los trámites para la licitación de los servicios de vehículo turismo a la demanda entre las localidades de Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y entre las localidades de Pamplona/Iruña – Orkoien – Arteta con objeto de seguir manteniendo la oferta de movilidad en estas localidades que no disponen de otro modo de transporte público.

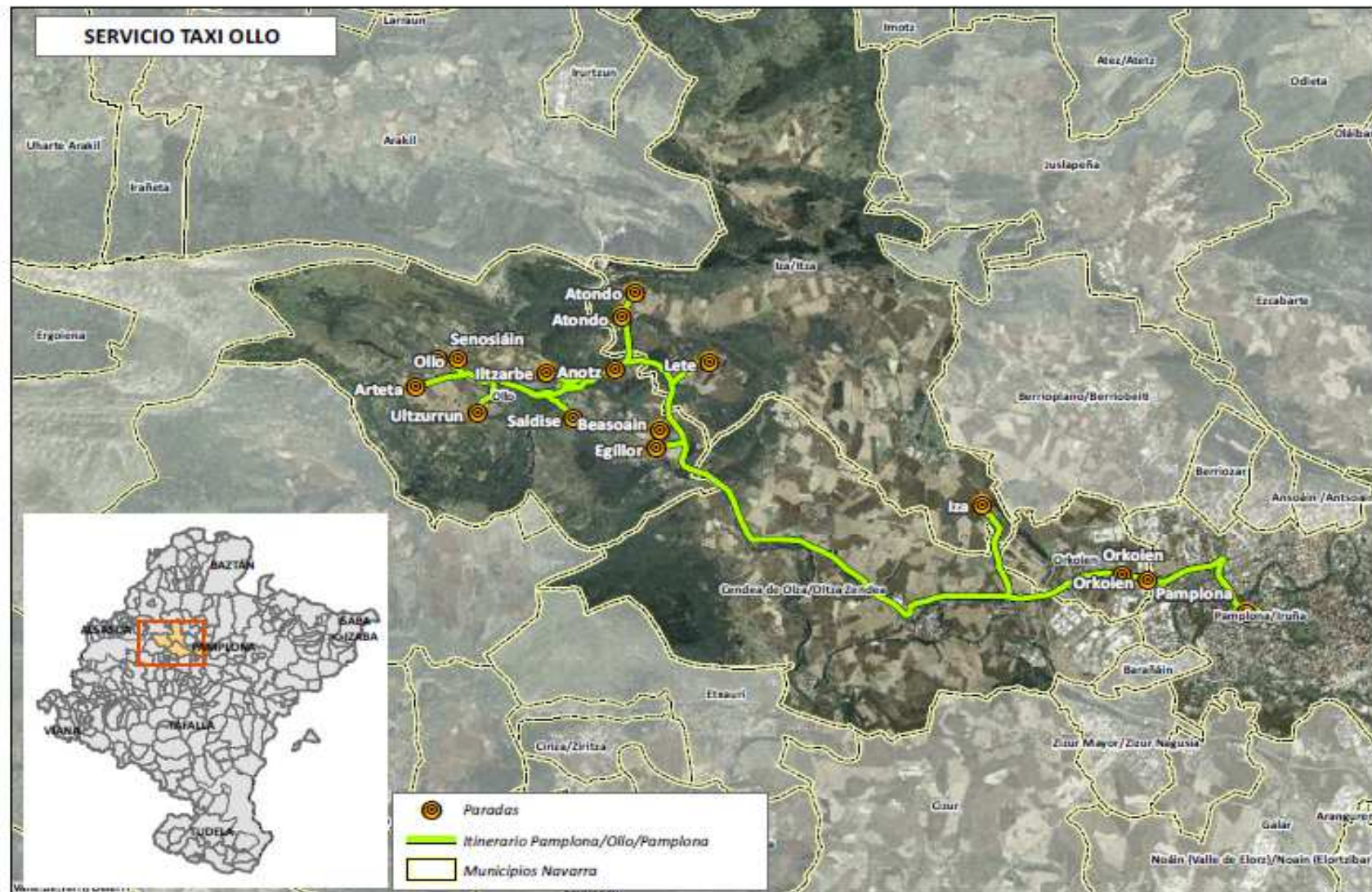
Asociación Teletaxi San Fermín se ha comprometido a seguir prestando los servicios en idénticas condiciones en tanto no se adjudique la citada licitación.

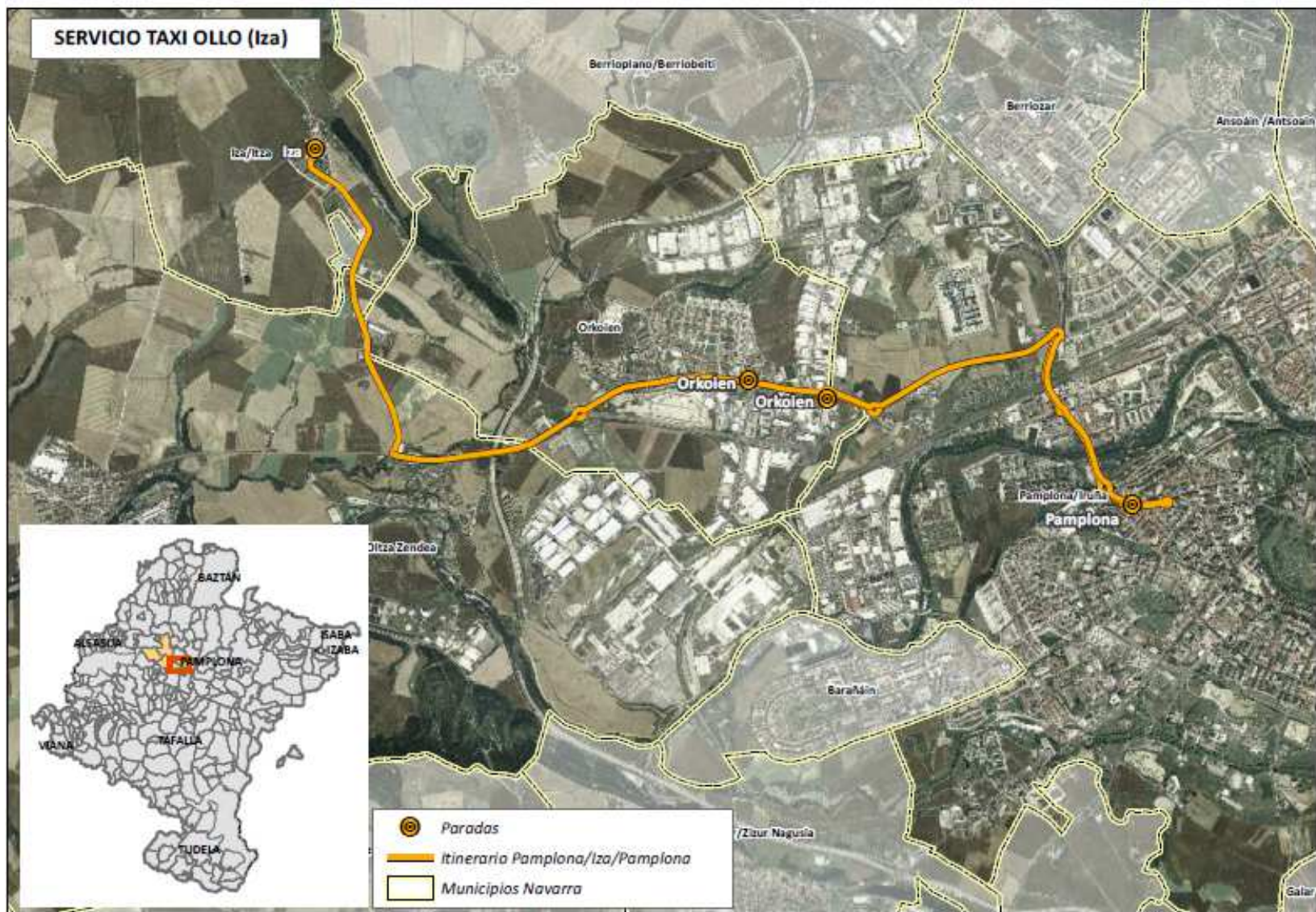
A continuación se muestra gráficamente el ámbito geográfico de los servicios, que se prestarán en 2 lotes:

LOTE 1: PAMPLONA/IRUÑA – BELASCOAIN – PAMPLONA/IRUÑA



LOTE 2: PAMPLONA/IRUÑA – ARTETA – IZA – PAMPLONA/IRUÑA





1.2.- CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.

El servicio propuesto se prestará “a demanda” con vehículo turismo. Esto implica que los servicios cuentan con un calendario y horario predefinidos pero serán realizados, únicamente, cuando algún usuario los solicite anticipadamente por la vía y en el plazo establecidos en el pliego de licitación.

El Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes considera que la oferta de servicio de transporte público debe adaptarse a la demanda existente en el ámbito del contrato. En este caso, se trata de un servicio a núcleos de baja densidad próximos a Pamplona/Iruña. Con objeto de optimizar los recursos económicos disponibles, el servicio se prestará mediante vehículos turismo a la demanda.

De esta forma, desde el punto de vista de la demanda del viajero, se sigue manteniendo la conexión de estas localidades con Pamplona/Iruña, lo que garantiza el acceso a servicios básicos como son la sanidad, la educación o las compras de primera necesidad.

Por otra parte, se ajusta la oferta a la demanda existente en el ámbito del contrato ya que los servicios se prestarán por un vehículo de pequeña capacidad, tamaño más ajustado a la demanda existente en la zona, evitándose la realización de kilómetros con vehículos de mayor capacidad, que son más costosos.

A la optimización contribuye también el hecho de que el servicio sea a “la demanda”. De forma que la oferta se mantiene, pero se realizará únicamente cuando existe solicitud previa, evitando la realización de kilómetros sin viajeros.

El servicio propuesto se prestará mediante 2 lotes:

LOTE 1: PAMPLONA/IRUÑA- BELASCOAIN- PAMPLONA/IRUÑA

IDA:

Pamplona/Iruña – Zizur Mayor– Gazólaz – Sagüés – Paternáin – Larraya
– Ubani – Zabalza – Arraiza – Belascoáin.

VUELTA:

Belascoáin – Arraiza – Zabalza – Ubani – Larraya – Paternáin – Sagüés – Gazólaz – Zizur Mayor – Pamplona/Iruña.

LOTE 2: PAMPLONA/IRUÑA - ARTETA- PAMPLONA/IRUÑA

IDA:

Pamplona/Iruña – Orkoien– Iza – Eguíllor – Beasoáin – Lete – Anoz – Atondo – Ilzarbe – Saldise – Ulzurrun – Olo – Senosiáin – Arteta

VUELTA

Arteta – Senosiain – Olo – Ulzurrun – Saldise – Ilzarbe – Atondo – Anoz – Lete – Beasoáin – Eguíllor – Iza – Orkoien – Pamplona/Iruña.

LOTE 2:PAMPLONA/IRUÑA – IZA – PAMPLONA/IRUÑA

IDA

Pamplona/Iruña – Orkoien– Iza

VUELTA

Iza – Orkoien – Pamplona/Iruña

El punto de partida o de destino de todos los servicios del Lote 1 será o bien Pamplona/Iruña o bien Zizur Mayor, quedando prohibidos los tráficos entre localidades intermedias.

Se prohíbe tomar viajeros en la parada de Pamplona/Iruña con destino a la parada de Zizur Mayor y viceversa.

El punto de partida o de destino de todos los servicios del lote 2 será o bien Pamplona/Iruña o bien Orkoien, quedando prohibidos los tráficos entre localidades intermedias.

Se prohíbe tomar viajeros en la parada de Pamplona/Iruña con destino a la parada de Orkoien y viceversa.

2.- SITUACIÓN ACTUAL.

En este apartado se describe el acceso a Pamplona/Iruña desde las zonas citadas en vehículo privado.

2.1.- EL SISTEMA VIARIO.

La red viaria de la zona de estudio se articula sobre las siguientes infraestructuras de transporte por carretera:

- Autovía A-12, vía rápida que conecta Logroño- Estella-Lizarra - Pamplona/Iruña y que se utiliza en el tramo desde Zizur Mayor a la Avenida Aróstegui de Pamplona/Iruña (1 kilómetro aproximadamente). Según el mapa de intensidad media diaria, el tramo de esta vía que nos ocupa fue utilizado durante 2018 por entre 23.881 vehículos, de cuales el 8,66% eran vehículos pesados.

- Red secundaria de carreteras, permite el acceso de los distintos núcleos de menor población a la vía de conexión con Pamplona/Iruña descrita anteriormente. La intensidad media de vías baja considerablemente situándose entre 494 y unos 8.000 vehículos diarios durante 2018 en el lote 2 y entre 1.000 y 1.250 vehículos diarios durante 2018 en el lote 1. El % de vehículos pesados es muy variable, en torno al 3,76% en el lote 2 y entre el 2,57 y el 6,14% del lote 1.

Sobre este sistema viario se articula el acceso en vehículo privado entre las distintas poblaciones del corredor.

2.2.- EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO A LA DEMANDA EN VEHÍCULO TURISMO.

La oferta actual de transporte público en taxi a la demanda prestada por Asociación Teletaxi San Fermín está constituida por los siguientes servicios en el ámbito geográfico de la nueva licitación:

El servicio actual entre Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin es el siguiente:

- De lunes a sábado laborables, incluido San Fermín:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
Pamplona/Iruña - Belascoáin	9:10, 12:55, 20:00
Belascoáin – Pamplona/Iruña	9:45, 13:30, 20:30

El servicio actual entre Pamplona/Iruña – Arteta – Iza es el siguiente:

- De lunes a jueves laborables:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
Pamplona/Iruña – Arteta	6:40, 15:15
Arteta – Pamplona/Iruña	7:15, 15:50

- Viernes laborables:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
Pamplona/Iruña – Arteta	6:40, 9:15, 14:15
Arteta – Pamplona/Iruña	7:15, 9:45, 14:50

- Viernes laborables:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
Pamplona/Iruña – Iza	7:45
Iza – Pamplona/Iruña	7:50

La nueva licitación de transporte público a la demanda se ha diseñado manteniendo las mismas características del anterior servicio en cuanto a paradas, horarios y calendario salvo la primera hora del servicio Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin que queda como sigue:

- De lunes a sábado laborables, incluido San Fermín:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
Pamplona/Iruña - Belascoáin	9.10, 13:30, 20:00
Belascoáin – Pamplona/Iruña	9:45, 14:00, 20:30

Con esta estructura de servicios se pretende dar un servicio de conexión con Pamplona/Iruña a las citadas localidades. Se trata de núcleos de población de baja densidad que de otro modo carecen de servicio de transporte público.

2.3.- TIEMPOS DE VIAJE Y COMPARATIVA COSTE.

Se ha realizado una estimación de los tiempos de viaje de conexión entre las localidades más lejanas de ambos corredores y Pamplona/Iruña. Para la estimación de dichos tiempos se ha recurrido a las siguientes fuentes:

- Tiempo de viaje en transporte privado: elaboración propia.
- Tiempo en transporte público vehículo turismo a la demanda: tiempos de servicio que se están prestando en la actualidad en los cuales pueden darse tiempos de espera en función de las localidades que han solicitado el servicio ya que en ningún caso se puede pasar por una localidad antes del tiempo estipulado.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

Tabla 1. Tiempo total de viaje (h:min).

RELACIÓN	VEH. PRIVADO	VEH. DEMANDA
PAMPLONA/IRUÑA-BELASCOÁIN	0:25	0:35
PAMPLONA/IRUÑA-ARTETA	0:28	0:35

Se observa como el vehículo privado es más rápido ya que tiene la posibilidad de ir directamente del origen al destino deseado. Por el contrario, el tiempo del servicio público a la demanda entre el origen y el destino deseado dependerá de si hay más localidades que han solicitado el servicio teniendo el vehículo a la demanda que atenderlas.

En cuanto al coste del viaje, indicar que en el transporte público se ha tenido en cuenta el coste del billete y en el transporte privado el gasto en combustible.

Los resultados obtenidos son los siguientes:

Tabla 2. Coste total de viaje.

RELACIÓN	VEH. PRIVADO	VEH. DEMANDA (*)
PAMPLONA/IRUÑA-BELASCOÁIN	2,27 €	2,94€/ 3,68€ festivo
PAMPLONA/IRUÑA-ARTETA	2,73 €	2,22 €

*Precio del servicio actual.

Vemos cómo en la conexión Pamplona/Iruña – Belascoáin el coste del servicio público es más elevado que el vehículo privado pero en este estudio no está valorado el coste de aparcamiento del vehículo privado en Pamplona/Iruña y otros costes como seguros, mantenimiento del vehículo, etc., conceptos que encarecen el servicio en vehículo privado considerablemente.

En la conexión Pamplona/Iruña – Arteta el coste del servicio público para un usuario (billete que paga) es 50 céntimos más barato que el viaje en vehículo privado para un usuario.

3.- DEMANDA DE USO Y RENTABILIDAD DE LA ACTUACIÓN.

3.1.- PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO.

En primer lugar con objeto de hacer una aproximación al volumen de viajeros que utiliza cada modo de transporte, se muestran los datos generales históricos disponibles de uso de los distintos modos de transporte:

1. En cuanto al uso del vehículo privado, no se dispone de información origen-destino entre Pamplona/Iruña y las localidades de la zona que se licita. No obstante, según el mapa de aforos que recoge las intensidades medias diarias, respecto a la zona de Ollo (Lote 2):

- La estación situada en Anoz, recogió durante el año 2018 una intensidad media diaria de 494 vehículos, de los cuales el 3,76% eran pesados.

- La estación situada en Asiáin recogió durante 2018 una intensidad media de 1.762 vehículos, de los cuales el 2,74% eran pesados.
- La estación situada en Arazuri recogió durante 2018 una intensidad media de 8.313 vehículos, de los cuales el 3,76% eran pesados.

Respecto a la zona de Belascoáin (Lote 1):

- La estación situada en Arraiza recogió durante 2018 una intensidad media de 1.071 vehículos, de los cuales el 2,57% eran pesados.
- La estación situada cerca de Paternáin recogió durante 2018 una intensidad de 1.247 vehículos de los cuales un 6,14% eran pesados.
- La estación situada en la A-12 a la altura de Zizur Mayor recogió durante 2018 una intensidad media de 23.881 vehículos, de los cuales un 8,66% eran pesados.

2. En cuanto a datos de viajeros a la demanda durante los años 2015 a 2018 facilitados por Asociación Teletaxi San Fermín, la distribución de viajeros por localidades y destino fue la siguiente:

LOTE 1										
2018		Belascoáin	Arraiza	Zabalza	Ubani	Larraya	Paternain	Sagüés	Gazólaz	TOTAL
	Clínica	255	62	63	53	20	224	3	29	709
	Zizur Mayor	253	64	59	70	0	10	0	65	521
	TOTAL	508	126	122	123	20	234	3	94	1.230
2017		Belascoáin	Arraiza	Zabalza	Ubani	Larraya	Paternain	Sagüés	Gazólaz	TOTAL
	Clínica	300	52	34	35	56	183	0	22	682
	Zizur Mayor	257	4	27	78	1	4	0	90	461
	TOTAL	557	56	61	113	57	187	0	112	1.143
2016		Belascoáin	Arraiza	Zabalza	Ubani	Larraya	Paternain	Sagüés	Gazólaz	TOTAL
	Clínica	370	141	34	79	344	62	0	91	1.121
	Zizur Mayor	329	11	41	53	0	10	0	60	504
	TOTAL	699	152	75	132	344	72	0	151	1.625
2015		Belascoáin	Arraiza	Zabalza	Ubani	Larraya	Paternain	Sagüés	Gazólaz	TOTAL
	Clínica	410	64	24	73	523	44	2	97	1.237
	Zizur Mayor	399	17	27	51	1	16	0	33	544
	TOTAL	809	81	51	124	524	60	2	130	1.781

LOTE 2														
2018		Arteta	Senosiáin	Oilo	Uizurrún	Saldise	Ilzarbe	Atondo	Anoz	Lete	Beasoáin	Egíllor	Iza	TOTAL
	San Juan	86	0	29	0	0	40	5	28	3	0	121	0	312
	Orkoien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	86	0	29	0	0	40	5	28	3	0	121	0	312
2017		Arteta	Senosiáin	Oilo	Uizurrún	Saldise	Ilzarbe	Atondo	Anoz	Lete	Beasoáin	Egíllor	Iza	TOTAL
	San Juan	80	0	94	0	0	0	1	31	24	0	86	0	316
	Orkoien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	80	0	94	0	0	0	1	31	24	0	86	0	316
2016		Arteta	Senosiáin	Oilo	Uizurrún	Saldise	Ilzarbe	Atondo	Anoz	Lete	Beasoáin	Egíllor	Iza	TOTAL
	San Juan	58	0	57	14	1	0	12	49	22	0	2	0	215
	Orkoien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	58	0	57	14	1	0	12	49	22	0	2	0	215
2015		Arteta	Senosiáin	Oilo	Uizurrún	Saldise	Ilzarbe	Atondo	Anoz	Lete	Beasoáin	Egíllor	Iza	TOTAL
	San Juan	46	0	6	0	0	1	18	50	13	0	9	0	143
	Orkoien	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	TOTAL	46	0	6	0	0	1	18	51	13	0	9	0	144

La distribución durante 2018 de los servicios realizados por días de la semana y por horarios, según lotes, fue la siguiente:

LOTE 1	
HORARIO	Nº SERVICIOS
9:10	175
9:45	64
12:55	139
13:30	107
19:55	131
20:30	37
TOTAL	653

LOTE 1	
DÍA	Nº SERVICIOS
L	84
M	129
X	117
J	103
V	95
S	125
TOTAL	653

LOTE 2	
HORARIO	Nº SERVICIOS
6:40	6
7:15	41
7:45	1
7:50	1
9:15	7
9:45	26
14:15	37
14:50	109
TOTAL	228

LOTE 2	
DÍA	Nº SERVICIOS
L	45
M	38
X	29
J	40
V	76
TOTAL	228

3. Los kilómetros realizados a la demanda durante los años 2015 a 2018 fueron, por lotes, los siguientes:

KM RECORRIDOS		
AÑO	LOTE 1	LOTE 2
2018	17.655,42	8.809,58
2017	17.307,17	7.412,64
2016	21.707,20	5.668,60
2015	23.799,20	4.475,20

La estimación de la demanda actual y su prognosis se ha realizado en base a los datos presentados por Asociación Teletaxi San Fermín, empresa que actualmente presta los servicios de transporte público a la demanda en el ámbito geográfico de la nueva licitación

Como resultado, se ha estimado que la demanda del servicio de transporte público de viajeros a la demanda en 2020 será igual a la que se produjo en el año 2018: 1.230 usuarios en el lote 1 y 312 usuarios en el lote 2, 17.655 kilómetros en el lote 1 y 8.809 kilómetros en el lote 2. Nos encontramos con unos datos de ocupación de 1,88 usuarios/servicio en el lote 1 y de 1,36 usuarios/servicio en el lote 2.

3.2.- SOSTENIBILIDAD Y RENTABILIDAD DE LA ACTUACIÓN: VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA.

El presente epígrafe tiene como objetivo analizar la viabilidad económico-financiera del servicio de transporte público de viajeros a la demanda entre las localidades de Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y entre las localidades de Pamplona/Iruña – Orkoien – Arteta.

3.2.1.- COSTES DE INVERSIÓN.

Los servicios del itinerario 1 se prestarán con 1 vehículo de 5 plazas (incluido el conductor) con una antigüedad máxima del vehículo de 10 años desde su primera matriculación, requisito que deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

Los servicios de los itinerarios 2 y 3 se prestarán con 1 vehículo de 5 plazas (incluido el conductor) con una antigüedad máxima del vehículo de 10 años desde su primera matriculación, requisito que deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

Dado que no se exige al adjudicatario la inversión en vehículos nuevos para optar a la licitación y que no se trata de vehículos adscritos exclusivamente al servicio ofertado, no se considera que existan costes de inversión puros para este servicio. Por otra parte, al tomarse como referencia en el cálculo del coste del mismo las tarifas de taxi interurbanas aprobadas por la Comunidad Foral de Navarra mediante Resolución 1093/2018, de 5 de diciembre, dentro de dicha estructura de coste ya estaría incluido el coste de amortización del vehículo.

3.2.2.- COSTES DE EXPLOTACIÓN.

A continuación se presentan los costes anuales previstos de los servicios prestados a la demanda:

El Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes, analizados diversos contratos de servicios de taxi a la demanda que se están prestando en estos momentos en Navarra y dado que la anterior licitación del servicio de transporte público de viajeros a la demanda en vehículo de turismo entre las localidades de Pamplona/Iruña- Zizur Mayor- Belascoáin y entre Pamplona/Iruña- Orkoien- Arteta quedó desierta, ha tomado la decisión de incrementar un 30% el presupuesto base de licitación respecto a la licitación desierta. La nueva previsión de coste para 2020 supone un incremento del 27,74% con respecto al coste real del año 2018 del Lote 1 y un incremento del 26,81% con respecto al coste real del año 2018 del Lote 2.

Por tanto, la previsión de coste anual del servicio para 2020 asciende a 28.200,75 euros (IVA incluido), incluido el beneficio industrial.

De los 28.200,75 euros de costes de explotación previstos, 20.248,82 euros corresponden al lote 1 y 7.951,93 euros corresponden al lote 2.

Veamos a continuación desglosado la estructura del citado coste:

- Un 72% del mismo se corresponde con costes kilométricos. A los kilómetros recorridos se les ha aplicado la tarifa interurbana máxima autorizada vigente aprobada mediante Resolución 477/2012, de 21 de noviembre, del Director General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda por la que se aprueban las tarifas de los servicios interurbanos de taxi y modificada por Resolución 1093/2018, de 5 de diciembre, además del correspondiente beneficio industrial que el Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes ha estimado adecuado. En dicha tarifa interurbana máxima se encuentran contemplados los correspondientes conceptos de coste.
- El 28% restante del coste se corresponde con aspectos intrínsecos de este contrato que se explican a continuación:
 - Un 13% del coste responde a los costes de gestión que conlleva la realización de este servicio de transporte a la demanda derivados

de la atención de las llamadas telefónicas, cobro de billetes a los usuarios, facturación y envío de informes de uso a la Administración.

- Un 9% del coste se corresponde a los costes por disponibilidad que soporta el adjudicatario derivados de la pérdida de otros posibles servicios como consecuencia de estar atendiendo el servicio en cuestión.
- Un 6% del coste se corresponde a costes de espera que se generan para el adjudicatario en las localidades más cercanas a Pamplona/Iruña debido al cumplimiento de horarios de salida de las expediciones.

3.2.3.- INGRESOS.

El siguiente cuadro muestra la previsión de ingresos por tarifas recibidas de los viajeros:

LOTE	Previsión ingresos 2020 (IVA incluido)
1	2.840,23
2	665,75
€ Total	3.505,98
Total viajeros 2018	1.542
Tarifa media €/viajero	2,27

Se prevé que se recaudarán los mismos ingresos que en 2018 por venta de billetes pero incrementados en un 2,4% correspondiente al incremento de las tarifas interurbanas de taxi aprobadas por la Comunidad Foral de Navarra mediante Resolución 1093/2018, de 5 de diciembre.

Por tanto, los ingresos anuales previstos se cifran en 3.505,98 euros que se corresponden a ingresos por tarifas y serán a favor del adjudicatario (2.840,23 euros correspondientes al lote 1 y 665,75 euros correspondientes al lote 2).

3.2.4.- DÉFICIT DEL SERVICIO.

El déficit del servicio previsto, que debe financiar el Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes, resultado de minorar al coste del servicio los ingresos por venta de billetes que son a favor del adjudicatario,

asciende a 24.694,78 euros (IVA incluido) (28.200,75 euros – 3.505,98 euros = 24.694,78 euros). De ellos, 17.408,59 euros (15.825,99 IVA excluido) corresponden al lote 1 y 7.286,18 euros (6.623,80 IVA excluido) corresponden al lote 2.

Por tanto, el coste por kilómetro previsto asciende a 1,1469 euros/kilómetro (IVA incluido) (20.248,82/17.655,42 kilómetros) en el lote 1 y a 0,9026 euros /kilómetro (IVA incluido) (7.951,93/8.809,58 kilómetros) en el lote 2.

En relación al IVA hay que indicar que el Decreto Foral Legislativo 3/2017, de 13 de diciembre, de Armonización Tributaria, por el que se modifica la Ley Foral 19/1992, de 30 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, establece en su apartado segundo que da nueva redacción al artículo 26.2.3º de la Ley Foral 19/1992 referenciada, que no se considerarán subvenciones vinculadas al precio ni integran en ningún caso el importe de la contraprestación a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, las aportaciones dinerarias, sea cual sea su denominación, que las Administraciones Públicas realicen para financiar la gestión de los servicios públicos en los que no exista una distorsión significativa de la competencia, sea cual sea su forma de gestión.

Dicho Decreto Foral Legislativo de Armonización Tributaria entró en vigor el 10 de noviembre de 2017, afectando, en este caso, a los servicios de transporte público prestados a partir de dicha fecha.

Por ello, mientras que la contraprestación que abonará la Administración por este este servicio no forma parte de la base imponible del IVA, los ingresos obtenidos por la persona adjudicataria de la venta de billetes a los usuarios, si forman parte de la base imponible de IVA.

En consecuencia, la aportación máxima anual a percibir por el adjudicatario por parte del Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes por los trabajos realizados asciende a 15.825,99 euros en el lote 1 y a 6.623,80 euros en el lote 2. Se ha previsto que el servicio empiece a funcionar durante el segundo trimestre de 2020, si bien la compensación se

abonará a trimestre vencido, por tanto el último trimestre de 2020, y años sucesivos se abonará durante el primer trimestre de 2021 y siguientes.

PREVISIÓN ECONÓMICA ANUAL - LOTE 1		
	IVA incluido	IVA excluido
Coste del servicio	20.248,82	18.408,02
Ingresos del servicio	2.840,23	2.582,03
Déficit del servicio	17.408,59	15.825,99

PREVISIÓN ECONÓMICA ANUAL - LOTE 2		
	IVA incluido	IVA excluido
Coste del servicio	7.951,93	7.229,03
Ingresos del servicio	665,75	605,23
Déficit del servicio	7.286,18	6.623,80

3.2.5.- SOSTENIBILIDAD y RENTABILIDAD ECONOMICA Y FINANCIERA DEL PROYECTO.

Para analizar la sostenibilidad y rentabilidad se procede a analizar la estructura del coste del servicio.

Como ya se ha comentado, el 72% del coste del servicio procede de costes kilométricos que se producen de aplicar a los kilómetros realizados la tarifa interurbana máxima autorizada vigente aprobada mediante Resolución 477/2012, de 21 de noviembre, del Director General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda por la que se aprueban las tarifas de los servicios interurbanos de taxi y modificada por Resolución 1093/2018, de 5 de diciembre, además del correspondiente beneficio industrial que el Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes ha estimado adecuado. En dicha tarifa interurbana máxima se encuentran contemplados los correspondientes conceptos de coste.

Mediante la aplicación de dicha tarifa kilométrica, aplicada por el Servicio de Planificación y Régimen Jurídico de Transportes, el adjudicatario está recuperando sus costes además de un beneficio industrial. Las tarifas deben garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitir una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial.

Además, el adjudicatario obtiene un 28% más de coste del servicio que vienen a compensar una serie de conceptos intrínsecos a este contrato como son la gestión, la disponibilidad y los tiempos de espera que se dan en las localidades más cercanas a Pamplona/Iruña y que ya ha sido explicado anteriormente en este informe.

En virtud de dichos resultados se puede indicar que el servicio es sostenible en el tiempo y rentable para el periodo de vigencia del contrato de concesión, ya que el adjudicatario está cubriendo costes y obteniendo un beneficio industrial por él.

3.3.- SOSTENIBILIDAD Y RENTABILIDAD SOCIAL.

El servicio público y su función social quedan íntimamente ligados en el caso del transporte público. El servicio de transporte público de viajeros a la demanda entre las localidades de Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y entre las localidades de Pamplona/Iruña – Orkoien – Iza – Arteta garantiza la movilidad básica de los ciudadanos de estas localidades de Navarra, caracterizados por una baja densidad de población. De este modo se hace posible los desplazamientos cotidianos de las personas de estas zonas hacia Pamplona/Iruña. Los usuarios disponen gracias a él de transporte público, ya que no existen líneas convencionales, garantizándose la prestación y la rapidez al eliminar paradas innecesarias. El servicio ve reducidos sus costes por la optimización de los recorridos según las solicitudes y la Administración puede analizar y controlar la calidad del sistema de transporte.

La prestación de un servicio de estas características se adapta mejor a la prestación de un servicio “a demanda”, en función de que exista o no necesidad de transporte en los horarios previstos.

Además, constituye el único modo de transporte para un segmento poblacional que no puede trasladarse en vehículo privado y favorece así a la cohesión territorial y social, y la igualdad de oportunidades al permitir el acceso de dichos grupos sociales a los diferentes servicios, trabajos o educación.

Así el transporte público crea valor, no sólo para los grupos sociales de baja renta, con movilidad reducida o con alguna imposibilidad para conducir un

vehículo privado, sino también para el conjunto de la sociedad en la medida que el transporte público de viajeros a la demanda puede ser una alternativa para los usuarios de vehículo particular, generando en este caso unos beneficios añadidos de carácter medioambiental.

Para evaluar la rentabilidad social del servicio de transporte público a la demanda, se va a tomar como referencia los usuarios no cautivos que son aquellos que pudiendo elegir otro modo de transporte optan por el transporte a la demanda.

Además se han considerado las siguientes referencias:

1. Según el “Manual para la evaluación de inversiones en ferrocarril de ADIF) la valoración de los costes unitarios de transporte de viajeros es:

Costes unitarios de funcionamiento (€ 2014)	
Viajeros (€/1.000 viajeros/Km)	
Vehículo Privado	127

Lo que supone que trasladar 1.000 viajeros 1 km tiene un coste de 127 € en vehículo privado.

El coche privado ocupado por una sola persona es el medio más utilizado para ir al lugar de trabajo. Según los datos facilitados por Asociación Teletaxi San Fermín, empresa que prestó el servicio durante 2018, nos encontramos con unos datos medios de 1,88 usuarios/servicio en el lote 1 y de 1,36 usuarios/servicio en el lote 2. No es anecdótico encontrarnos con servicios con 4 usuarios transportados en el servicio de las 13:00 horas en el lote 1 así como servicios con 3 usuarios transportados en el servicio de las 14:50 horas en el lote 2.

Por ello, el coste de transportar viajeros en el vehículo público a la demanda se reduce considerablemente con respecto al vehículo privado debido al uso compartido del mismo, siendo un 45% inferior en el caso del lote 1 y un 27% inferior en el caso del lote 2.

Costes unitarios de funcionamiento (€ 2014)	
Viajeros (€/1.000 viajeros/Km)	
Vehículo Privado	127
Vehículo Público a la demanda lote 1	68
Vehículo Público a la demanda lote 2	93

Fuente: Elaboración propia

2. Se ha utilizado como fuente principal para valorar los costes externos derivados de la accidentalidad y el impacto ambiental, el Estudio de Costes Externos del Transporte en Europa realizado por CE Delft, INFRAS y Fraunhofer, en noviembre de 2011.

Costes unitarios de accidentes y ambientales (€ 2014)	
Coste medio viajeros (€/1.000 viajeros-km)	
	Automóvil
Accidentes	32,3
Contaminación atmosférica	5,5
Cambio climático	
Escenario superior	17,3
Escenario inferior	3
Ruido	1,7
Impactos ambientales indirectos	
Escenario superior	5,7
Escenario inferior	3,4
Naturaleza y paisaje	0,6
Pérdida de biodiversidad	0,2
Contaminación de suelo y agua	0,3
Efectos urbanos	1

Para la estimación del impacto, se ha tomado como referencia el dato del Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de la Comunidad Foral de Navarra, según el cual el 62% de los viajeros del transporte interurbano público son cautivos. Considerando la demanda prevista 15.096 viajeros-km en el lote 1 y de 5.834 viajeros-km en el lote 2, se obtiene que 5.736 viajeros-km no son cautivos en el lote 1 y 2.217 viajeros-km no son cautivos en el lote 2 y, por tanto, aunque disponen de otro modo de transporte (vehículo privado), optan libremente por utilizar el transporte público a la demanda para sus desplazamientos.

Con estos datos se ha procedido a evaluar el ahorro en costes unitarios de funcionamiento, y de accidentes y ambientales con los siguientes resultados:

- La diferencia de costes de funcionamiento que se produce cuando estos viajeros no cautivos optan por el transporte público asciende a 338,42 euros anuales en el lote 1 y a 75,38 euros anuales en el lote 2.
- No existe diferencia de costes externos por accidentes respecto al vehículo turismo y al vehículo público a la demanda.
- No existe diferencia en costes externos de carácter medioambiental respecto al vehículo turismo y al vehículo público a la demanda.

El hecho de que estas personas decidan viajar en vehículo público a la demanda genera una reducción en su coste personal de 413,80 euros (diferencia del coste entre vehículo particular y el vehículo público a la demanda) que podrán destinar a adquirir otros bienes o al ahorro.

El productor obtiene un beneficio extra por los viajeros que tienen otro modo de transporte y optan por el vehículo público a la demanda. Por ello, resulta necesario valorar el excedente del productor definido en este caso por el beneficio industrial que obtiene el adjudicatario y que hemos estimado asciende a un 6% del coste del servicio por analogía con otras licitaciones de servicios de transporte público. Este importe asciende de 1.214,93 euros para la demanda del lote 1 y 477,11 euros para la demanda del lote 2, de los cuales corresponden a los viajeros no cautivos 461,67 euros en el lote 1 y 181,30 euros en el lote 2.

Por tanto, la valoración total la rentabilidad social total anual asciende a 800,09 euros anuales en el lote 1 y a 256,68 euros en el lote 2. Cada viajero-km no cautivo que utiliza el transporte público a la demanda genera un impacto económico de 0,14 euros en el lote 1 y de 0,12 euros en el lote 2.

Por todo ello, en función de la valoración total de la rentabilidad social del servicio para los usuarios no cautivos, y considerando el papel del transporte público para la vertebración territorial y social del ámbito geográfico de dicho servicio, se está en disposición de concluir que el servicio de transporte público

de viajeros a la demanda entre las localidades de Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y entre las localidades de Pamplona/Iruña – Orkoien – Iza – Arteta, es sostenible y rentable.

4.- INFORME DE GÉNERO

1. El transporte a la demanda de viajeros por carretera puede parecer un sector neutro desde el impacto de género ya que, por concepto, el transporte a la demanda es aquel que puede ser utilizado, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee siempre que lo haya solicitado anticipadamente por la vía y en el plazo establecidos por la Administración.

No obstante, los estudios realizados al respecto han puesto de manifiesto diferencias sustanciales en los patrones de movilidad de mujeres y hombres, por lo que es necesaria la incorporación de la perspectiva de género al ámbito del transporte y la movilidad para evitar la creación de barreras y desigualdades.

La mayor movilidad femenina (mayor número y dispersión de los motivos de viaje) estaría causada por la cadena de tareas que ellas deben realizar cotidianamente, debido a su doble jornada (laboral y familiar) En la actualidad, tal y como han puesto de relieve los estudios realizados, las responsabilidades domésticas continúan siendo uno de los motivos de mayor peso en la movilidad femenina.

Así pues, el transporte, como un elemento vertebrador de estos desplazamientos, es importante para contribuir a facilitar tareas como el acompañamiento a los hijos o hijas, la atención o acompañamiento a otras personas dependientes, la realización de compras, la atención a la salud o la realización de gestión administrativas, así como para la realización del resto de actividades (empleo, formación, ocio, etc.) necesarias para el desarrollo de las personas y para su desenvolvimiento igualitario en sociedad.

A su vez, se han constatado diferencias en cuanto a la elección modal del transporte presentando las mujeres un patrón de movilidad más sostenible en el que hacen un mayor uso del transporte público. Según los estudios realizados, el modelo femenino está influenciado por su situación familiar y por

el nivel de ingresos; el hecho de convivir en pareja o de incrementar el nivel de ingresos familiares actúa en contra de su opción por el transporte público.

Así pues el camino hacia la sostenibilidad precisa incrementar el uso del transporte público para lo que es fundamental incorporar de manera equitativa a hombres y mujeres y, sobre todo atender a la demanda donde las mujeres tienen un papel protagonista.

2. En lo que a Navarra respecta hasta la fecha, no se dispone de demasiada información para enfocar esta cuestión en la renovación concesional.

En lo que respecta al transporte interurbano, la información más reciente de la que se dispone es el análisis de la movilidad realizado en 2008 para la elaboración del Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de Navarra (PITNA). El estudio realizado pone de manifiesto que las mujeres representan el 60% de la demanda.

Los motivos para la utilización del transporte público interurbano tienen particularidades respecto del transporte urbano ya que dada la dispersión de la población y la baja frecuencia de los servicios, no pueden atender sistemáticamente a las necesidades de movilidad de las mujeres de las áreas rurales conforme a los patrones expuestos anteriormente. En este caso, los patrones de movilidad responden al acceso a servicios de interés general de la población localizados en cabeceras comarcales o en Pamplona/Iruña (servicios sanitarios, educativos o administrativos), o por motivos de ocio y compras.

3. Tal y como se ha expuesto anteriormente, el patrón de movilidad femenina debe ser considerado como un referente en el desarrollo de los planes de movilidad sostenible, tanto de carácter urbano como interurbano.

La elección femenina de medios de transporte público se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos de modo que respondiese a las necesidades de aquellas personas que como muchas mujeres han de compatibilizar la vida laboral, personal y familiar realizando complejas cadenas de tareas cada día. En este sentido, tal y como

se ha expuesto anteriormente, la dispersión de la población en las zonas rurales y, consecuentemente, la baja frecuencia de servicios, dificulta significativamente la posibilidad de que el transporte público interurbano pueda ofrecer un nivel de servicio adecuado a las necesidades de movilidad cotidianas anteriormente señaladas.

Pero también las mujeres lógicamente desean sentirse cómodas en el uso del transporte, lo que viene condicionado en muchas ocasiones por el hecho de que tienen que portar carritos de bebé, bultos de la compra, silla de ruedas, etc. La comodidad y una correcta accesibilidad, tanto a las infraestructuras del transporte como a los distintos equipamientos móviles es otro elemento fundamental para facilitar a las mujeres el uso del transporte público frente a su menor acceso al vehículo privado.

A su vez, la mayor sensación de inseguridad que, con carácter general, tienen las mujeres también incide en su movilidad.

Por ello, un transporte público de calidad con desplazamientos adaptados a las necesidades actuales de la población (mediante una adecuada oferta de frecuencias y horarios, puntualidad y coordinación entre los medios de transporte) con la debida accesibilidad y seguridad, adecuado a las necesidades de movilidad en el medio rural llevaría a un incremento del uso de los medios de transporte públicos, por parte de un sector de la población, las mujeres, que ha demostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres.

Sin embargo, la propia dispersión de la población rural y la consecuente baja frecuencia de servicios, dificulta significativamente poder ofrecer una alternativa real al vehículo particular mediante el uso del transporte público regular de uso general. Se debe, por tanto, contemplar otros mecanismos que permitan completar la oferta de transporte público interurbano en las zonas rurales, cuestión que se está intentando abordar con el transporte público a la demanda.

Los pliegos de condiciones que regirán la adjudicación y ejecución del servicio de transporte público de viajeros a la demanda entre las localidades de Pamplona/Iruña – Zizur Mayor – Belascoáin y entre las localidades de Pamplona/Iruña – Orkoien – Iza – Arteta valorarán que el material móvil con el que se va a prestar el servicio estén adaptados a personas con movilidad reducida.

De igual forma, en dichos pliegos se incidirá en la formación del personal de conducción en técnicas de conducción eficiente y segura.

En Pamplona/Iruña, a 11 de noviembre de 2019.

LA JEFA DE LA SECCIÓN DE
TRANSPORTE PÚBLICO POR
CARRETERA

Raquel Bujanda Perales

Vº Bº
LA DIRECTORA DEL SERVICIO DE
PLANIFICACIÓN Y RÉGIMEN
JURÍDICO DE TRANSPORTES

Estela Moso Sarasa