

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
PÚBLICO DE VIAJEROS A LA DEMANDA ENTRE
LAS LOCALIDADES DEL VALLE DE YERRI/DEIERRI,
GUESALAZ/GESALATZ, SALINAS DE ORO/JAITZ,
LEZAUN Y ESTELLA-LIZARRA.**

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE VIAJEROS A LA DEMANDA ENTRE LAS LOCALIDADES DEL
VALLE DE YERRI/DEIERRI, GUESALAZ/GESALATZ,
SALINAS DE ORO/JAITZ, LEZAUN Y ESTELLA-LIZARRA.**

ÍNDICE

1.- Finalidad Del Servicio Y Características Esenciales.....	1
1.1.- Finalidad Del Servicio.....	1
Itinerario 1: Azcona/Aizkoa- Estella/Lizarra – Azcona/Aizkoa.....	4
Itinerario 2: Guembe- Estella/Lizarra – Guembe	5
Itinerario 1: Garísoain-Estella/Lizarra-Garísoain	6
Itinerario 2: Muniáin De Guesálaz – Estella/Lizarra- Muniáin De Guesálaz	7
1.2.- Características Esenciales.	8
2.- Situación Actual.....	11
2.1.- El Sistema Viario.	11
2.2.- El Sistema De Transporte Público A La Demanda En Vehículo Turismo.	12
2.3.- Tiempos De Viaje Y Comparativa Coste.	13
3.- Demanda De Uso Y Rentabilidad De La Actuación.	15
3.1.- Previsiones Sobre La Demanda De Uso.	15
3.2.- Sostenibilidad Y Rentabilidad De La Actuación: Viabilidad Económico-Financiera.	19
3.2.1.- Costes De Inversión.....	19
3.2.2.- Costes De Explotación.....	20
3.2.3.- Ingresos.....	21
3.2.4.- Déficit Del Servicio.....	21
3.2.5.- Sostenibilidad Y Rentabilidad Economica Y Financiera Del Proyecto.	23
3.3.- Sostenibilidad Y Rentabilidad Social.	24
4.- Informe De Género	28

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE VIAJEROS A LA DEMANDA ENTRE LAS LOCALIDADES DEL
VALLE DE YERRI/DEIERRI, GUESALAZ/GESALATZ,
SALINAS DE ORO/JAITZ, LEZAUN Y ESTELLA-LIZARRA.**

El presente estudio analiza la viabilidad del contrato de concesión del Servicio de transporte público de viajeros a la demanda entre las localidades del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz y Lezáun con Estella-Lizarra 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.

El artículo 37.1 de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, modificada por la Ley Foral 22/2013, de 2 de julio, excepcionando la regla general de contratación global de la capacidad total del vehículo, prevé que cuando exista una falta o insuficiencia de medios de transporte público colectivo, el Departamento competente en materia de transportes de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra pueda autorizar la contratación de servicios

interurbanos de taxi por plaza con pago individual, con carácter regular o a la demanda.

El Departamento de Cohesión Territorial considera que un servicio de taxi a la demanda por plaza con pago individual que una las localidades del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz y Lezáun con Estella-Lizarra mejora la movilidad de los habitantes de los municipios comentados pudiendo de esta manera acceder a servicios tan esenciales como la asistencia sanitaria, los servicios administrativos básicos o las compras de primera necesidad. Se trata de una zona marcada por una baja densidad de población que no hace posible, por su elevado coste, el uso de medios de transporte de gran capacidad. Ante ello, se hace necesario dotar a la oferta de servicios de transporte de mayor flexibilidad en su gestión diaria, con servicios a la demanda, para poder atender la demanda de transporte de estos viajeros cautivos que no tienen otra forma de desplazarse a Estella-Lizarra.

Mediante Resolución 1001/2016, de 9 de diciembre, del Director General de Obras Públicas, se aprobó el proyecto de explotación del servicio de transporte público regular de uso general de viajeros en vehículo turismo entre las localidades del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz, Lezáun y Estella-Lizarra, el expediente de contratación de dicho servicio, el gasto correspondiente y se dispuso la apertura del procedimiento de adjudicación.

Mediante Resolución 221/2017, de 16 de marzo, del Director General de Obras Públicas, se adjudicó el contrato de concesión del servicio de transporte público regular de uso general de viajeros en vehículo turismo entre las localidades del Valle de Yerri/ Deierri, Guesálaz/ Gesalatz, Salinas de Oro/ Jaitz, Lezáun y Estella-Lizarra, a don Raimundo Moreno Martínez y a don José Ignacio San Vicente San Martín.

Tal y como se estableció en el Pliego de cláusulas administrativas del citado contrato, el mismo tenía validez hasta el 31 de diciembre del año 2017, pudiéndose prorrogar por períodos anuales, sin que la duración del mismo excediera del 31 de diciembre de 2019. El contrato se prorrogó durante el año 2018 mediante la Resolución 1062/2017, de 1 de diciembre, del Director General de Obras Públicas y durante el año 2019 mediante la Resolución 1124/2018, de 17 de diciembre, del Director General de Obras Públicas.

Está previsto que estos servicios se integren en la concesión de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general denominada Pamplona/Iruña – Estella-Lizarra – Logroño, Zona Estella-Lizarra y Ribera Alta (NAV-005), una vez se lleve a efecto el diseño de los nuevos servicios y la correspondiente licitación.

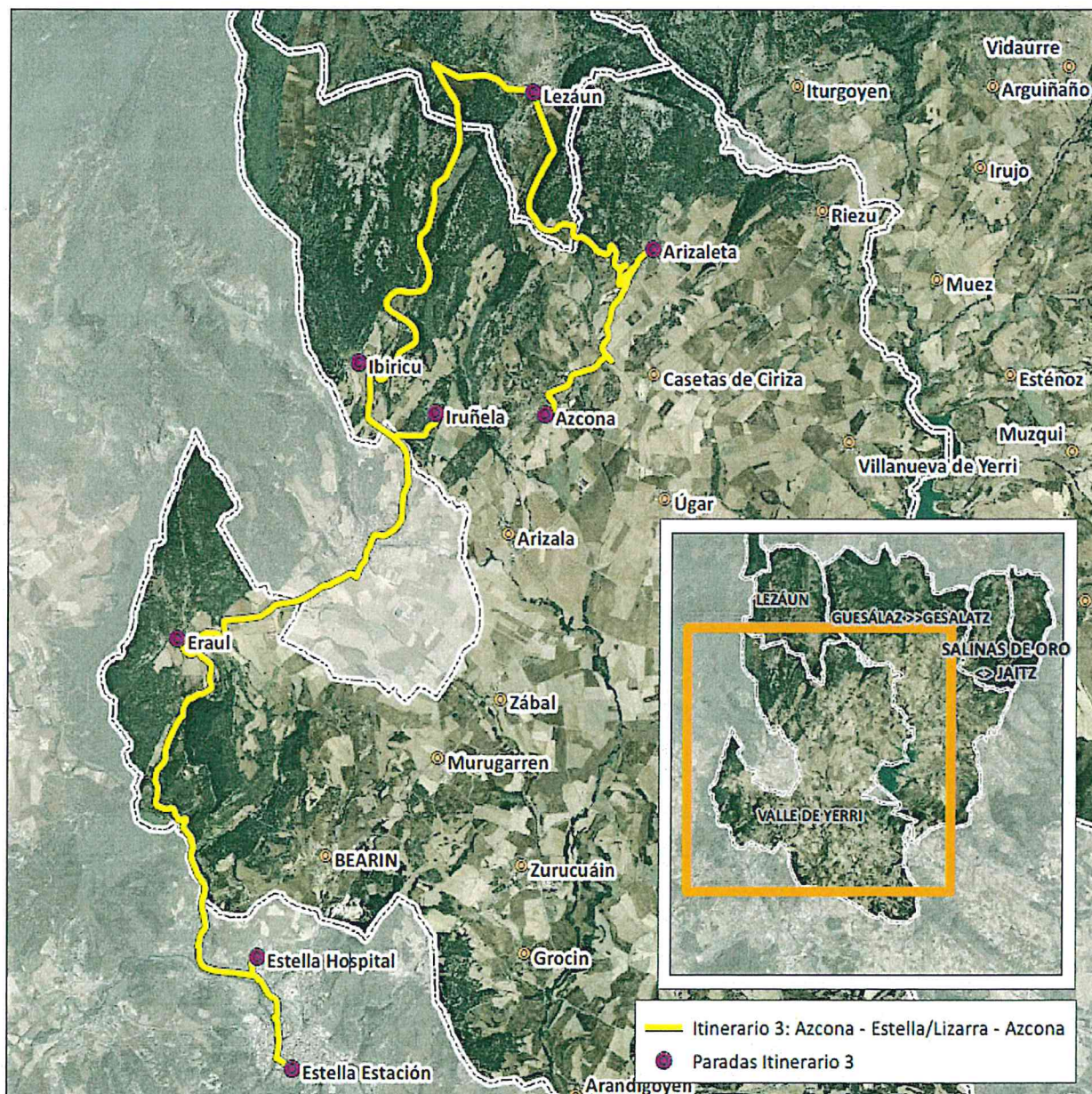
No obstante lo anterior, resulta necesaria una nueva licitación de los servicios de transporte público de viajeros a la demanda en vehículo turismo entre las localidades del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz y Lezáun con Estella-Lizarra, con objeto de buscar la máxima eficacia en la gestión del servicio y la eficiencia en la utilización de los recursos públicos, así como garantizar la continuidad del mismo en tanto que no se integre en el futuro servicio concesional.

Los actuales adjudicatarios se han comprometido a seguir prestando los servicios en idénticas condiciones en tanto no se adjudique la citada licitación.

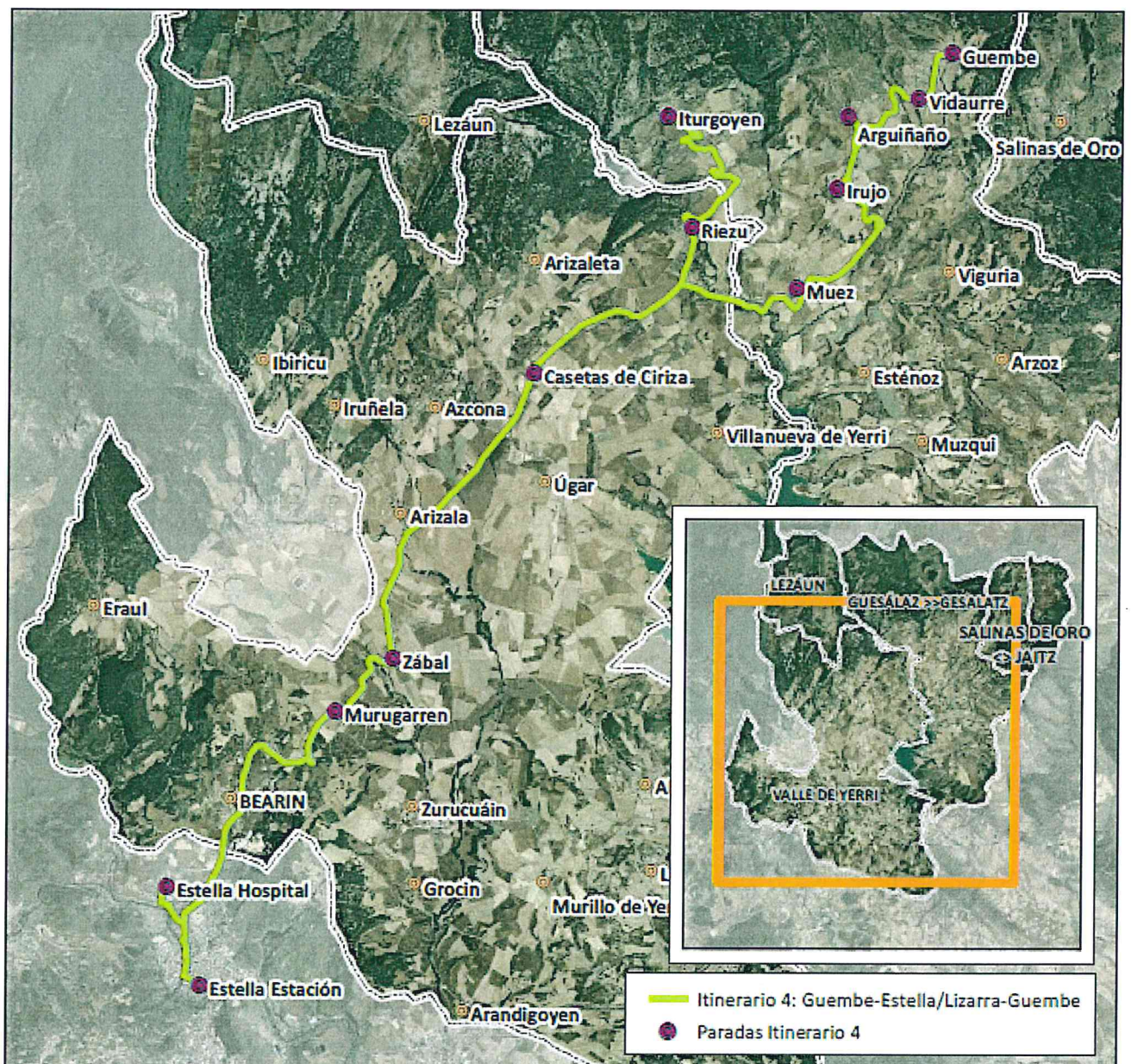
A continuación se muestra gráficamente el ámbito geográfico de los servicios, que se prestarán en 2 lotes:

LOTE 1: Valle de Yerri/ Deierri – Estella-Lizarrá – Valle de Yerri/ Deierri

Itinerario 1: Azcona/Aizkoa- Estella/Lizarrá – Azcona/Aizkoa

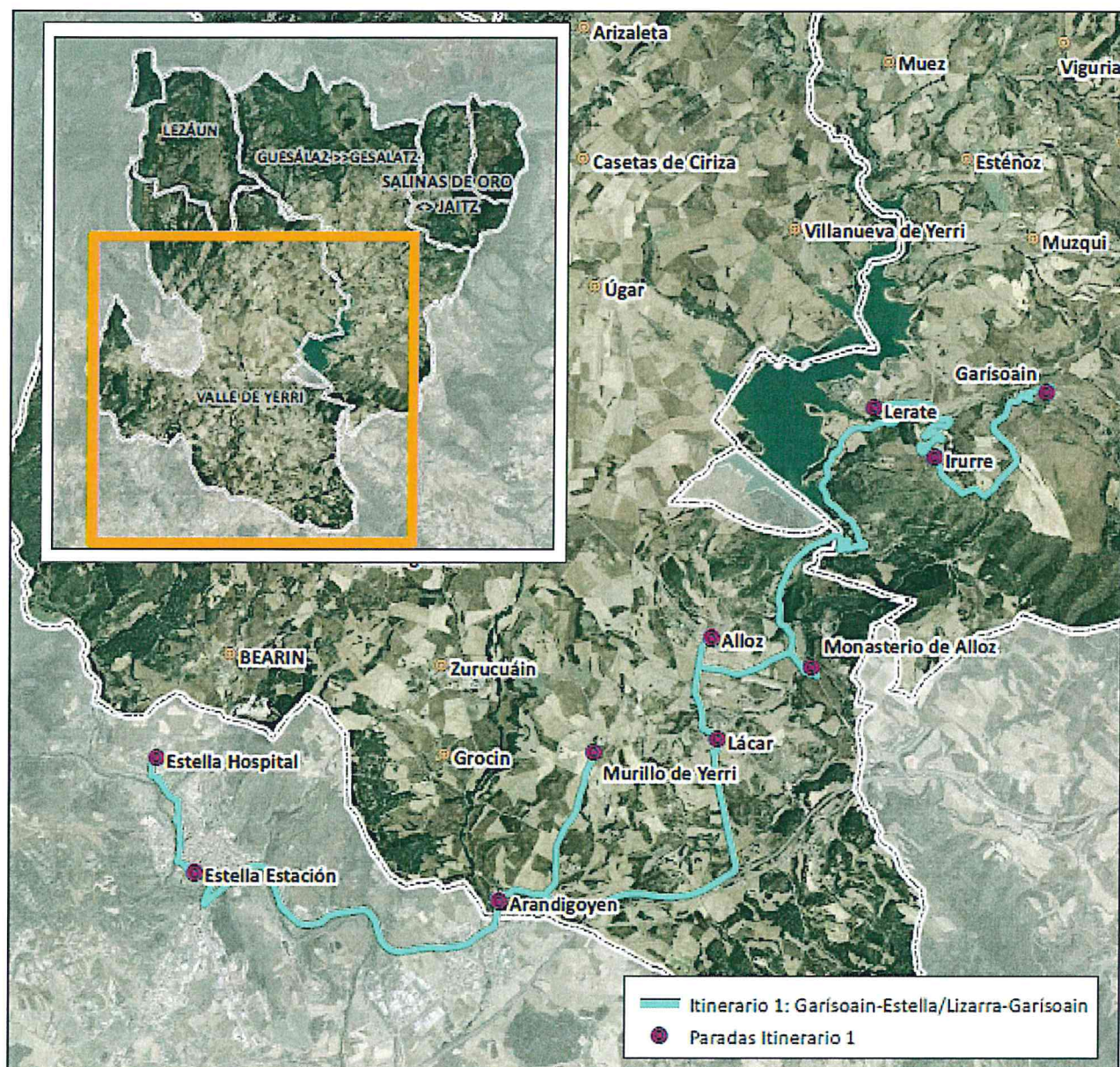


Itinerario 2: Guembe- Estella/Lizarra – Guembe

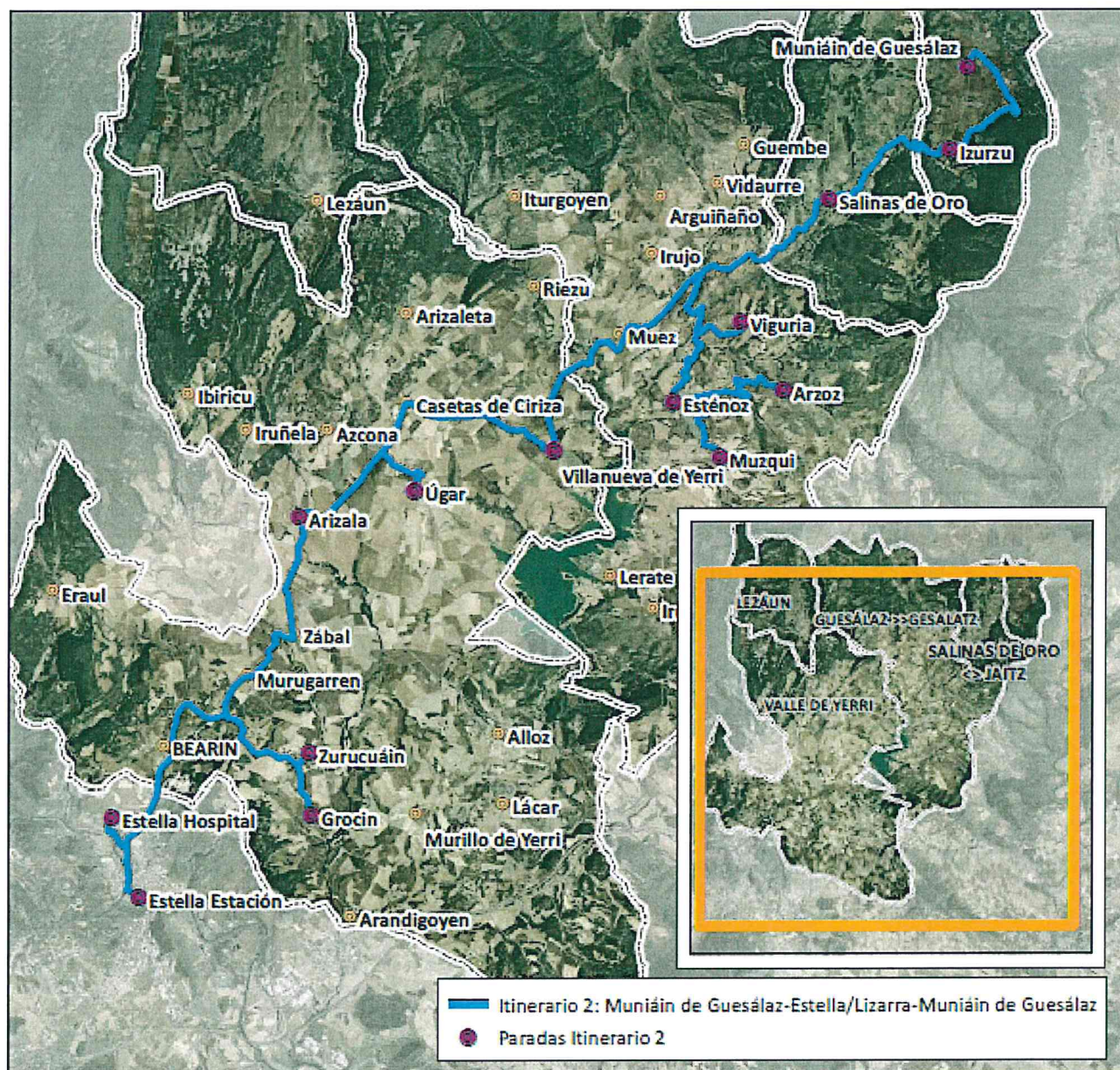


LOTE 2: Valle de Guesálaz/Gesalatz – Estella-Lizarra – Valle de Guesálaz/Gesalatz

Itinerario 1: Garísoain-Estella/Lizarra-Garísoain



Itinerario 2: Muniáin de Guesálaz – Estella/Lizarra- Muniáin de Guesálaz



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 Estella-Lizarra. 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 Estella-Lizarra, 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: VALLE DE YERRI/DEIERRI – ESTELLA-LIZARRA – VALLE DE YERRI/DEIERRI

ITINERARIO 1: AZCONA/ AIZKOA- ESTELLA-LIZARRA – AZCONA/ AIZKOA

IDA:

Azcona/Aizkoa – Arizaleta/Aritzaleta – Lezaun – Ibiricu de Yerri/Ibiriku Deierrri – Iruñela – Eraul – Hospital de Estella-Lizarra – Estación de Autobuses de Estella-Lizarra.

VUELTA:

Estación de Autobuses de Estella-Lizarra -- Hospital de Estella-Lizarra – Eraul -- Iruñela– Ibiricu de Yerri/Ibiriku Deierrri – Lezaun – Arizaleta/Aritzaleta – Azcona/Aizkoa.

ITINERARIO 2: GUEMBE- ESTELLA-LIZARRA- GUEMBE

IDA

Guembe – Vidaurre – Arguiñano – Irujo – Iturgoyen -- Muez – Riezu/Errezu –Casetas de Ciriza/Ziritzako etxeak – Zabal/Zabal – Murugarren – Hospital de Estella-Lizarra – Estación de Autobuses de Estella-Lizarra

VUELTA

Estación de Autobuses de Estella-Lizarra – Hospital de Estella-Lizarra – Murugarren – Zabal/Zabal – Casetas de Ciriza/ Ziritzako etxeak – Riezu/Errezu – Iturgoyen – Muez – Irujo – Arguiñano – Vidaurre – Guembe

LOTE 2: VALLE DE GUESALAZ/GESALATZ – ESTELLA-LIZARRA – VALLE DE GUESALAZ/GESALATZ.

ITINERARIO 1: GARISOAIN- ESTELLA-LIZARRA- GARISOAIN

IDA:

Garísoain – Irurre– Lerate– Monasterio de Alloz – Alloz/Allotz – Lácar/Lakar– Murillo de Yerri/Murelu Deierri – Arandigoyen/Arandigoien – Hospital de Estella-Lizarra – Estación de Autobuses de Estella-Lizarra.

VUELTA:

Estación de Autobuses de Estella-Lizarra -- Hospital de Estella-Lizarra – Arandigoyen/Arandigoien-- Murillo de Yerri/Murelu Deierri – Lácar/Lakar – Alloz/Allotz – Monasterio de Alloz – Lerate – Irurre – Garísoain.

**ITINERARIO 2: MUNIAIN DE GUESALAZ – ESTELLA-LIZARRA-
MUNIAIN DE GUESALAZ**

IDA:

Muniáin de Guesálaz – Izurzu– Salinas de Oro/Jaitz – Muzqui – Esténoz – Arzoz– Viguria – Villanueva de Yerri/Hiriberri Deierri – Ugar – Arizala/Aritzala – Zurucuáin/Zurukuain – Grocin/Gorozin – Hospital de Estella-Lizarra – Estación de Autobuses de Estella-Lizarra.

VUELTA:

Estación de Autobuses de Estella-Lizarra – Hospital de Estella-Lizarra – Grocin/Gorozin – Zurucuáin/Zurukuain – Arizala/Aritzala – Ugar – Villanueva de Yerri/Hiriberri Deierri – Viguria – Esténoz – Arzoz – Muzqui – Salinas de Oro/Jaitz – Izurzu -- Muniáin de Guesálaz.

El punto de partida o de destino de todos los servicios del Lote 1 será o bien Estella-Lizarra o bien Hospital Estella-Lizarra, quedando prohibidos los tráficos entre localidades intermedias.

Se prohíbe tomar viajeros en la parada del Hospital de Estella-Lizarra con destino a la parada de Estella-Lizarra.

Asimismo, se prohíbe tomar viajeros en la parada de Estella-Lizarra con destino a la parada de Hospital de Estella-Lizarra.

El punto de partida o de destino de todos los servicios del Lote 2 será o bien Estella-Lizarra o bien Hospital Estella-Lizarra, quedando prohibidos los tráficos entre localidades intermedias.

Se prohíbe tomar viajeros en la parada del Hospital de Estella-Lizarra con destino a la parada de Estella-Lizarra.

Asimismo, se prohíbe tomar viajeros en la parada de Estella-Lizarra con destino a la parada de Hospital de Estella-Lizarra.

2.- SITUACIÓN ACTUAL.

En este apartado se describe el acceso a Estella-Lizarra 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 puede utilizar en el Lote 2 en el tramo desde Grocin/Gorozin y desde Arandigoyen/Arandigoien hasta el cruce con la NA-122 que lleva a Estella (5 kilómetros aproximadamente). Según el mapa de

intensidad media diaria, el tramo de esta vía que nos ocupa fue utilizado durante 2018 por unos 15.470 vehículos, de cuales el 10,95% eran vehículos pesados.

– Red secundaria de carreteras, permite el acceso de los distintos núcleos de menor población a Estella-Lizarra o bien a la vía de conexión con Estella-Lizarra descrita anteriormente (Autovía A-12). La intensidad media de vías baja considerablemente situándose entre 157 y unos 2.460 vehículos diarios durante 2018 en el Lote 1 y entre 409 y 750 vehículos diarios durante 2018 en el Lote 2. El % de vehículos pesados es muy variable, entre el 1,99 y el 2,33% en el lote 2 y entre el 1,88 y el 3,47% 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 Raimundo Moreno Martínez y José Ignacio Vicente San Miguel, está constituida por los siguientes servicios en el ámbito geográfico de la nueva licitación:

El servicio actual entre Valle de Yerri/Deierri – Estella-Lizarra – Valle de Yerri/Deierri es el siguiente:

- Martes laborables y días de mercado en Estella-Lizarra:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
AZCONA/ AIZKOA - ESTELLA-LIZARRA	8:30
GUEMBE- ESTELLA-LIZARRA	9:45
ESTELLA-LIZARRA - AZCONA/ AIZKOA	12:15
ESTELLA-LIZARRA - GUEMBE	13:30

El servicio actual entre Valle de Guesálaz/Gesalatz – Estella-Lizarra – Valle de Guesálaz/Gesalatz es el siguiente:

- Martes laborables y días de mercado en Estella-Lizarra:

SERVICIOS	HORARIO DE SALIDA
GARISOAIN - ESTELLA-LIZARRA	8:30
MUNIAIN DE GUESALAZ- ESTELLA-LIZARRA	9:45
ESTELLA-LIZARRA - GARISOAIN	12:15
ESTELLA-LIZARRA – MUNIAIN DE GUESALAZ	13:30

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.

Con esta estructura de servicios se pretende dar un servicio de conexión con Estella-Lizarra 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 Estella-Lizarra. 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).

RELACION	VEH.PRIVADO	VEH.DEMANDA
LOTE 1		
AZCONA/AIZKOA - ESTELLA-LIZARRA	0:15	0:45
GUEMBE - ESTELLA-LIZARRA	0:29	0:43
LOTE 2		
GARISOAIN - ESTELLA-LIZARRA	0:25	0:31
MUNIAIN DE GUESALAZ - ESTELLA-LIZARRA	0:33	0:54

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.

RELACION	VEH.PRIVADO	VEH.DEMANDA (*)
LOTE 1		
AZCONA/AIZKOA - ESTELLA-LIZARRA	1,22 €	1,70 €
GUEMBE - ESTELLA-LIZARRA	2,32 €	3,35 €
LOTE 2		
GARISOAIN - ESTELLA-LIZARRA	2,05 €	2,90 €
MUNIAIN DE GUESALAZ - ESTELLA-LIZARRA	2,93 €	4,15 €

*Precio del servicio actual.

Vemos cómo en ambos casos, tanto en los itinerarios del Lote 1 como en los del Lote 2 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 Estella-Lizarrá y otros costes como seguros, mantenimiento del vehículo, etc., conceptos que encarecen el servicio en vehículo privado considerablemente.

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 Estella-Lizarra 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 del Lote 1: Valle de Yerri/Deierri – Estella-Lizarra – Valle de Yerri/Deierri:

- La estación situada cerca de Azcona recogió durante el año 2018 una intensidad media diaria de 750 vehículos, de los cuales el 1,99% eran pesados.
- La estación situada cerca de Lezáun recogió durante 2018 una intensidad media de 609 vehículos, de los cuales el 4,13% eran pesados.
- La estación situada cerca de Murugarren recogió durante 2018 una intensidad media de 2.329 vehículos, de los cuales el 2,17% eran pesados.

Respecto a la zona del Lote 2: Valle de Guesálaz/Gesalatz – Estella-Lizarra – Valle de Guesálaz/Gesalatz:

- La estación situada cerca de Arizala recogió durante 2018 una intensidad de 1.030 vehículos de los cuales un 3,43% eran pesados.
- La estación situada en Villanueva de Yerri/Hiriberri Deierri recogió durante 2018 una intensidad media de 409 vehículos, de los cuales un 2,33% eran pesados.

- La estación situada cerca de Salinas de Oro recogió durante 2018 una intensidad media de 400 vehículos, de los cuales el 3,23% eran pesados.

2. En cuanto a datos de viajeros a la demanda desde el comienzo de la anterior licitación, 11 de abril de 2017, hasta el 30 de septiembre de 2019 facilitados por Raimundo Moreno Martínez y José Ignacio Vicente San Miguel, la distribución de viajeros por localidades y destino fue la siguiente:

USUARIOS POR LOCALIDAD – LOTE 1		Azcona	Arizaleta	Lezáun	Ibircu	Iruñela	Erauli	Guembe	Vidaurre	Arguiñano	Irujo	Muez	Riezu	Iturgoyen	Casetas de Ciriza	Zábal	Murugarren
		Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra
11/04/2017 - 31/12/2017		29	2	103	85	9	1	8	4	7	0	13	141	45	4	52	0
				1									2			4	
01/01/2018 - 31/12/2018		55	4	137	111	3	2	4	5	1	0	13	233	11	0	71	0
		4		8	6								15			4	
01/01/2019 - 30/09/2019		39	4	104	93	0	2	0	3	0	0	12	109	4	0	62	0
		8	4	14	13		2		1			2	8			4	
		135	14	367	308	12	7	12	13	8	0	40	508	60	4	197	0
																	1.685

USUARIOS POR LOCALIDAD - LOTE 2		Garisoain	Iurre	Lerate	Monasterio Alloz	Alloz	Lácar	Murillo	Arandigoyen	Muniain de Guesalaz	Izurzu	Salinas de Oro	Muzqui	Esténos	Arzoz	Vigoria	Muez	Villanueva	Ugar	Arizala	Zurucuaín	Grocin
		Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra	Hospital Estella-Lizarra	Estella-Lizarra
11/04/2017 - 31/12/2017		63	0	0	0	0	287	0	2	4	0	1	22	25	35	0	0	1	328	0	1	0
							11					4	3	2	15				81			
01/01/2018 - 31/12/2018		62	0	0	0	9	373	8	0	3	0	17	15	32	24	0	0	2	392	0	0	0
												5	1	1	1				7			
01/01/2019 - 30/09/2019		54	0	0	1	73	293	0	0	0	0	4	13	42	15	0	0	2	316	0	0	0
							11							2					10			
		179	0	0	1	82	975	8	2	7	0	31	53	104	90	0	0	5	1.134	0	1	0
																						2.672

Los siguientes cuadros muestran la distribución por itinerario y años de los servicios realizados en ambos lotes:

SERVICIOS LOTE 1	SERVICIOS/MES		TOTAL SERVICIOS		TOTAL
	AZCONA	GUEMBE	AZCONA	GUEMBE	
11/04/2017 - 31/12/2017	13	13	113	120	233
01/01/2018 - 31/12/2018	8	8	92	94	186
01/01/2019 - 30/09/2019	8	6	71	55	126
					545

SERVICIOS LOTE 2	SERVICIOS/MES		TOTAL SERVICIOS		TOTAL
	GARISOAIN	MUZQUI	GARISOAIN	MUZQUI	
11/04/2017 - 31/12/2017	12	14	112	127	239
01/01/2018 - 31/12/2018	10	14	125	168	293
01/01/2019 - 30/09/2019	13	13	115	114	229
					761

3. Los kilómetros realizados a la demanda desde el comienzo de la anterior licitación, 11 de abril de 2017, hasta el 30 de septiembre de 2019, por lotes, son los siguientes:

KILOMETROS	KM/MES		TOTAL KM		TOTAL
	AZCONA	GUEMBE	AZCONA	GUEMBE	
11/04/2017 - 31/12/2017	399	436	3.590	3.920	7.510
01/01/2018 - 31/12/2018	484	414	5.813	4.971	10.784
01/01/2019 - 30/09/2019	512	330	4.606	2.968	7.574
					25.868

KILOMETROS LOTE 2	KM/MES		TOTAL KM		TOTAL
	GARISOAIN	MUZQUI	GARISOAIN	MUZQUI	
11/04/2017 - 31/12/2017	349	554	3.144	4.989	8.133
01/01/2018 - 31/12/2018	282	500	3.388	6.001	9.389
01/01/2019 - 30/09/2019	354	458	3.184	4.119	7.303
					24.825

La estimación de la demanda actual y su pronosis se ha realizado en base a los datos presentados por Raimundo Moreno Martínez y José Ignacio Vicente San Miguel, personas adjudicatarias del anterior contrato que actualmente prestan los servicios de transporte público a la demanda en el ámbito geográfico de la nueva licitación.

Se dispone de datos de explotación del anterior contrato, desde su inicio el 11 de abril de 2017 hasta el 30 de septiembre de 2019. Para realizar las previsiones del nuevo contrato que se licita se ha tenido en cuenta la media de los dos años más favorables de entre 2017, 2018 y 2019.

Como resultado, se ha estimado que la demanda del servicio de transporte público de viajeros a la demanda en 2020 será: 684 usuarios en el lote 1 y 1.147 usuarios en el lote 2, 10.441 kilómetros en el lote 1 y 10.291 kilómetros en el lote 2. Nos encontramos con unos datos de ocupación de 2,75 usuarios/servicio en el lote 1 y de 3,68 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 Lote 1: Valle de Yerri/Deierri – Estella-Lizarra – Valle de Yerri/Deierri y entre las localidades del Lote 2: Valle de Guesálaz/Gesalatz – Estella-Lizarra – Valle de Guesálaz-Gesalatz.

3.2.1.- COSTES DE INVERSIÓN.

Los servicios del Lote 1 se prestarán con 1 vehículo de 7 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 del Lote 2 se prestarán con 1 vehículo de 9 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 existen costes de inversión puros para este servicio.

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, ha tomado la decisión de estimar un coste por kilómetro de 1,0426 euros/km (sin IVA).

Por tanto, la previsión de coste anual del servicio para 2020 asciende a 11.975,17 euros (IVA incluido), incluido el beneficio industrial en el Lote 1 y a 11.802,37 euros (IVA incluido), incluido el beneficio industrial en el 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 Estella-Lizarra 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	1.418,43 €
2	2.275,77 €
Viajeros estimados Lote 1	684
Viajeros estimados Lote 2	1.147
Tarifa media €/viajero Lote 1	2,0752 €
Tarifa media €/viajero Lote 2	1,9835 €

Por tanto, los ingresos anuales previstos se cifran en 1.418,43 euros en el Lote 1 y en 2.275,77 euros en el Lote 2, que se corresponden a ingresos por tarifas y serán a favor del adjudicatario.

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 10.556,74 euros (IVA incluido) en el Lote 1 y a 9.526,60 euros (IVA incluido) 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 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 9.597,03 euros en el lote 1 y a 8.660,54 euros en el lote 2. Se ha previsto que el servicio empiece a funcionar durante el tercer 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	11.975,17	10.886,51
Ingresos del servicio	1.418,43	1.289,48
Déficit del servicio	10.556,74	9.597,03

PREVISIÓN ECONÓMICA ANUAL - LOTE 2		
	IVA incluido	IVA excluido
Coste del servicio	11.802,37	10.729,42
Ingresos del servicio	2.275,77	2.068,88
Déficit del servicio	9.526,60	8.660,54

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 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 Estella-Lizarra 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 del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz, Lezaun y Estella-Lizarra 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 Estella-Lizarra. 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 Raimundo Moreno Martínez y José Ignacio Vicente San Martín, nos encontramos con unos datos medios de 2,75 usuarios/servicio en el lote 1 y de 3,68 usuarios/servicio en el lote 2. No es anecdótico encontrarnos con servicios con 5 o 6 usuarios transportados en los servicios del lote 2 así como servicios con 3 usuarios transportados en los servicios del lote 1.

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 64% inferior en el caso del lote 1 y un 72% 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	46
Vehículo Público a la demanda lote 2	35

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 9.208 viajeros-km en el lote 1 y de 13.284 viajeros-km en el lote 2, se obtiene que 3.499 viajeros-km no son cautivos en el lote 1 y 5.048 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 282,80 euros anuales en el lote 1 y a 466,86 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 749,66 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 718,51 euros para la demanda del lote 1 y 708,14 euros para la demanda del lote 2, de los cuales corresponden a los viajeros no cautivos 273,03 euros en el lote 1 y 269,09 euros en el lote 2.

Por tanto, la valoración total la rentabilidad social total anual asciende a 555,83 euros anuales en el lote 1 y a 735,96 euros en el lote 2. Cada viajero-km no cautivo que utiliza el transporte público a la demanda genera un impacto económico de 0,16 euros en el lote 1 y de 0,15 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 del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz, Lezáun y Estella-Lizarra, 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

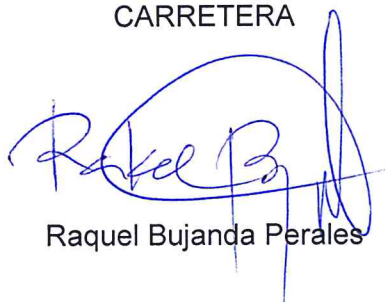
regular de uso general. Se debe, por tanto, contemplar otros mecanismos que permitan completar la oferta de transporte público interurbano en las zonas rurales, cuestión que se está intentando abordar con el transporte público a la demanda.

Los pliegos de condiciones que regirán la adjudicación y ejecución del servicio de transporte público de viajeros a la demanda entre las localidades de del Valle de Yerri/Deierri, Guesálaz/Gesalatz, Salinas de Oro/Jaitz, Lezáun y Estella-Lizarra 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 20 de diciembre de 2019.

LA JEFA DE LA SECCION DE
TRANSPORTE PUBLICO POR
CARRETERA



Raquel Bujanda Perales

Vº Bº
LA DIRECTORA DEL SERVICIO
DE PLANIFICACIÓN Y REGIMEN
JURIDICO DE TRANSPORTES



Estela Moso Sarasa