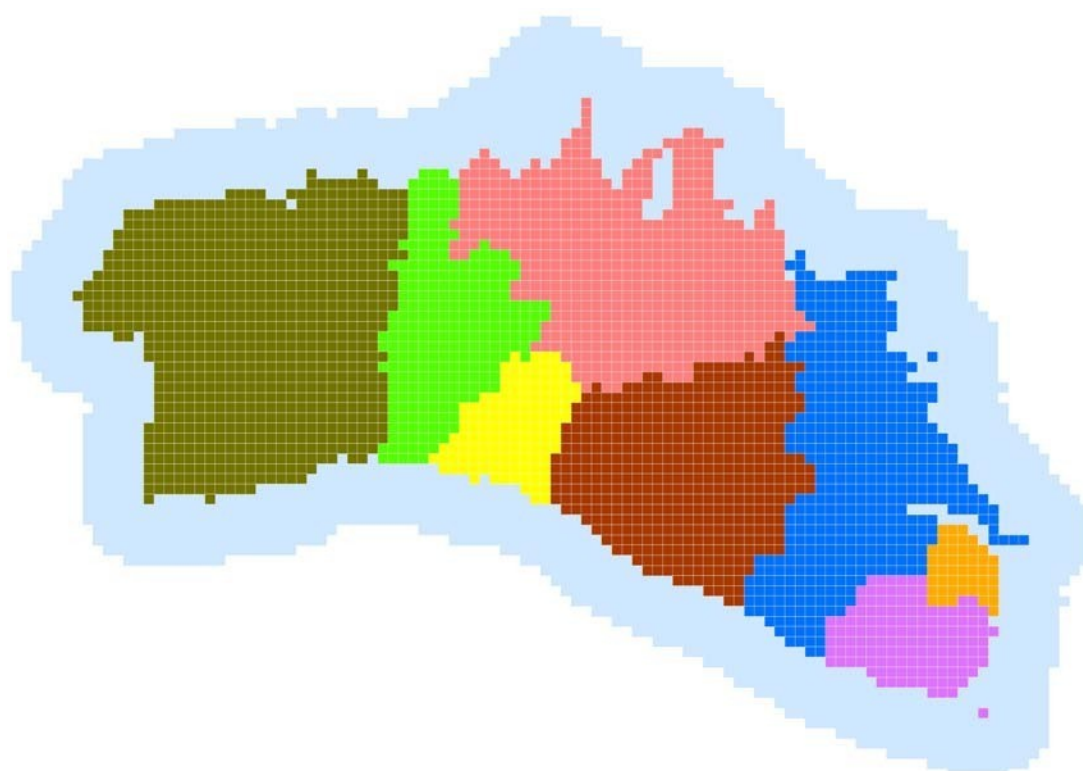


# **ANEXO AL PLAN INSULAR DE SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE MENORCA**



**Enero de 2020**



CONSELL INSULAR  
DE MENORCA



## **ÍNDICE**

<b>1. Justificación de la necesidad de un anexo al Plan Insular de Servicios de Transporte Regular de viajeros por carretera de Menorca .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Descripción del servicio .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. División en Contratos .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Líneas por Contrato .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Modelo de costes .....</b>	<b>7</b>

## **1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE UN ANEXO AL PLAN INSULAR DE SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE MENORCA**

Dado que:

- La redacción del Plan Insular de Servicios de Transporte Regular de Viajeros por Carretera (PISTRVC) de Menorca se llevó a cabo en un momento en que todavía no se había acordado el mapa contractual de los servicios ni los propios servicios (líneas).
- Se redactó un documento en forma de directrices generales que quedara abierto.
- Desde el momento de su elaboración (octubre de 2016) hasta la actualidad ha habido cambios significativos en los precios y los costes.

Se considera necesario la elaboración de un anexo que recoja estas modificaciones, en especial en cuanto al número de contratos diferentes, al alcance de los mismos (qué líneas los constituyen), y los costes del modelo económico.

En este anexo:

- Se detalla cómo quedará la división en contratos del servicio de transporte público en Menorca.
- Se listan las líneas que englobará cada contrato, las añadidas y las suprimidas.
- Se desarrolla el modelo de costes que aplicará a los nuevos contratos

## **2. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO**

### **2.1. División en contratos**

El servicio de transporte público en Menorca quedará dividido en tres contratos:

- El contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera **IB-06** , que englobará las anteriores concesiones administrativas IB-06 y IB-37, explotadas por las empresas operadoras TMSA Transporte Regular, SL y Torres Allés Autocares, SLU, respectivamente, sin la línea L33.
- El contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera **IB-07** , que estará formado por las líneas de la anterior concesión administrativa IB-07, explotada por Torres Allés Autocares, SLU.
- El contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera **IB-08** , que estará formado por las líneas de la anterior concesión administrativa IB-08, explotada por Valentín Roca Triay, SL, y la línea L33 de la anterior concesión IB-06.

## 2.1. Líneas por contrato

- El contrato **IB-06** englobará 32 líneas:

Línea	Recorrido
L01	Maó - Ciutadella
L02	Maó - es Castell
L03	Maó - Sant Lluís
L10	Maó - Aeroport
L11	Maó - Cos Nou
L14	Maó - Ciutadella (exprés)
L15	Maó - Centre
L16	Ciutadella - Aeroport
L18	Maó - Instituts
L19	Maó - Lluçmaçanes (TAD)
L21	Maó - Sant Climent
L22	Maó - Sant Climent - es Canutells
L24	Maó - sa Mesquida/Cala Llonga
L25	Maó - Sant Lluís/Trebalúger/es Castell - Maó
L31	Maó - Sant Climent - Cala en Porter
L32	Maó - Alaior - Son Bou
L36	Ciutadella - Ferreries - es Mercadal - Son Bou
L51	Maó - Alaior - es Mercadal - Ferreries - Cala Galdana
L52	Ciutadella - Ferreries - Cala Galdana
L53	Ferreries - Cala Galdana

- L54** Ferreries - es Migjorn Gran
- L71** Maó - Alaior - es Migjorn Gran - Sant Tomàs
- L72** Ciutadella - Ferreries - es Mercadal - es Migjorn Gran - Sant Tomàs
- L73** Maó - Alaior - es Migjorn Gran
- L75** Es Mercadal - es Migjorn Gran
- L90** Bus de Nit
- L90Bis** Ramal Bus de Nit (TAD)
- L91** Maó - Sant Lluís - Alcalfar/s'Algar
- L92** Maó - Sant Lluís - Punta Prima
- L93** Maó - Sant Lluís - Binibèquer
- L94** Maó - Sant Lluís - Binissafúller

El futuro contrato IB-06 resultará, por tanto, de las líneas de las anteriores concesiones IB-06 y IB-37 sin la línea L33, con los siguientes cambios:

- El añadido de las líneas **L16, L24, L25, L36, L75 y L94.**
- La supresión de la línea **L74.**

- El contrato **IB-07** englobará 8 líneas:

Línea	Recorrido
<b>L60</b>	Bus Ciutadella
<b>L61</b>	Ciutadella - Cala en Blanes
<b>L62</b>	Ciutadella - Cala Morell/La Vall Algaiarens
<b>L64</b>	Ciutadella - Cala Blanca
<b>L65</b>	Ciutadella - Cala en Bosc
<b>L66</b>	Ciutadella - Son Saura
<b>L68</b>	Ciutadella - Cala en Turqueta
<b>L69</b>	Ciutadella - Macarella

El futuro contrato IB-07 resultará, por tanto, de las líneas de la anterior concesión IB-07, con los siguientes cambios:

- El añadido de la línea **L69**.
- La supresión de las líneas **L63 y L67**.

- El contrato **IB-08** englobará 5 líneas

Línea	Recorrido
<b>L23</b>	Maó - Es Grau
<b>L33</b>	Alaior - Cala en Porter
<b>L41</b>	Maó - Arenal d'en Castell - Son Parc - Fornells - Cala Tirant
<b>L42</b>	Es Mercadal - Cala Tirant - Fornells - Son Parc - Arenal d'en Castell
<b>L43</b>	Maó - Favàritx
<b>L44</b>	Alaior - Punta Grossa

El futuro contrato **IB-08** resultará, por tanto, de las líneas de la anterior concesión **IB-08** y la línea **L33** de la anterior concesión **IB-06**, con los siguientes cambios:

- o El añadido de la Línea **L43**.

### 3) MODELO DE COSTES

A continuación se detalla el modelo de costes utilizado. El modelo de costes está actualizado con los precios del convenio colectivo laboral del sector de transporte regular de viajeros por carretera de las Islas Baleares vigente y los costes del Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento el enero de 2018 pero aplicado a los parámetros (vehículos, kilómetros, horas y recaudación) de las concesiones existentes.

El coste de explotación (CE) se calcula como la suma de los costes directos (P), los costes indirectos (CI) y el beneficio industrial (BI):

$$CE = P + CI + BI$$

**1. Costes directos (P):** se cuantifican en base a los siguientes parámetros de explotación relativos al incremento de la oferta de expediciones regulares.

- Horas útiles: horas en las que el vehículo ha circulado realizando expediciones en servicio.
- Kilómetros útiles: kilómetros de caminos en las expediciones en servicio durante el periodo de funcionamiento.
- Número y tipo de vehículo: se presta atendiendo a la clasificación establecida en el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento.

A continuación se relacionan las partidas que componen la estructura de los costes directos y su método de cálculo.

#### **Partida 1:** Amortización

El gasto de amortización (A) se calcula dividiendo el coste (C) del vehículo y equipos auxiliares entre el número de años (N) de vida útil previstos, contabilizando el valor residual (Vr) que se le asigne.

$$A = \frac{C - Vr}{N}$$

Considerando un coste medio estimado de 200.000 € por vehículo, a amortizar en 10 años con un valor residual del 8%, el coste de amortización resulta  $A = 18.400$  € por vehículo.

Considerando el número de vehículos con que opera cada concesión se puede estimar su partida de amortización:

Contrato	Vehículos	Amortizaciones
IB-06	26	478.400,00 €
IB-07	14	257.600,00 €
IB-08	5	92.000,00 €

#### **Partida 2:** Financiación



Se trata de la suma de los costes de financiación de los diferentes elementos que se hayan comprado (autocares y equipos auxiliares). La fórmula del cálculo del coste anual de financiación (F) tiene en cuenta el interés (y) con el que se ha obtenido la financiación (P), el período de financiación (n) y la vida útil del elemento (v).

$$F = \frac{P \cdot y \cdot (1 + y)^n}{(1 + y)^n - 1} \cdot v$$

Con:

$$i = 0,10$$

Se asumen unos valores medios de financiación propia de la inversión del 20%, con una financiación a 5 años y un tipo de interés del 1,6%, resulta en unos costes anuales de financiación que, en función del número de vehículos quedan:

Contrato	Financiación
IB-06	20.179,38 €
IB-07	10.865,82 €
IB-08	3.880,65 €

### **Partida 3:** Personal de conducción

Se determina a partir del producto entre las horas de servicio (h) y el coste por hora de conducción (c) según las retribuciones fijadas en el convenio colectivo laboral del sector de transporte regular de viajeros por carretera de las Islas Baleares vigente. No se incluyen las dietas, que se contemplan dentro de los costes indirectos.

$$F = h \cdot c$$

Se asumen los 25,20 € por hora estipulados por el convenio y las horas de trabajo anual para cada concesión. Este precio engloba tanto las horas útiles como las de presencia y los tiempos de toma, dejada y posicionamiento. Por lo tanto, la partida de personal queda:

Contrato	Horas anuales	Coste de personal
IB-06	61.388 h	1.546.977,60 €
IB-07	19.820 h	499.464,00 €
IB-08	7.874 h	198.424,80 €

### **Partida 4:** Seguros

Se adopta el coste unitario establecido en el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento en enero de 2018. En este caso se toman 4.518,40 € por vehículo, correspondientes a un autocar de 39 a 55 plazas .

Considerando los vehículos que operan en cada caso, los costes estimados de los seguros ascienden a:

Contrato	Seguros
IB-06	117.478,40 €
IB-07	63.257,60 €
IB-08	22.592,00 €

#### **Partida 5:** Tasas e impuestos

Según el tamaño del vehículo adopta el coste unitario establecido en el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento en enero de 2018. Se consideran 532,37 € por vehículo, correspondientes a un autocar de 39 a 55 plazas.

Concesión	Impuestos
IB-06	13.841,62 €
IB-07	7.453,18 €
IB-08	2.661,85 €

#### **Partida 6:** Combustible

El coste total para combustible (C) se determina a partir del último precio unitario (euros / litro) del gasóleo de automoción para las Islas Baleares publicado por el Ministerio de Fomento, del consumo medio del vehículo (c) y los kilómetros (k ) que se recorren en el periodo.

El precio unitario del combustible (P) se calcula descontando el IVA del 21% y restando los correspondientes céntimos de euro en virtud del impuesto sobre hidrocarburos, que las y los profesionales del transporte se pueden deducir.



Se utiliza un precio de carburante de 0.959 € / litro (resulta de descontar el precio del gasóleo de enero de 2018 de las Islas Baleares publicado por el Ministerio de Comercio, Turismo y Energía de Industria, de 1,218 euros / litro, el IVA del 21% y 0,048 euros / litro en virtud del Impuesto sobre Hidrocarburos que se pueden deducir las empresas de transporte) y un consumo medio de 0,358 litros por kilómetro, que considerando el número de kilómetros de caminos en cada Línea resulta en los siguientes costes de combustible:

Contrato	Km	Combustible
IB-06	1.468.680	504.230,15 €
IB-07	347.126	119.175,99 €
IB-08	277.909	95.412,27 €

#### **Partida 7:** Neumáticos

Se considera que los neumáticos se cambian cada 90.000 km. Se adopta el precio unitario por neumático establecido en el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento en enero de 2018 para un autocar de 39 a 55 plazas.

Se toman 657,64 € / unidad y se consideran 6 neumáticos para vehículo. Por lo tanto, según el número de vehículos y la cantidad de kilómetros que recorren, el coste anual en

neumáticos suma:

Concesión	Km	Vehículos	Neumáticos
IB-06	1.468.680	26	64.390,85 €
IB-07	347.126	14	15.218,93 €
IB-08	277.909	5	12.184,27 €

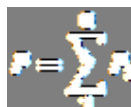
#### **Partida 8:** Reparaciones y conservación

Se adopta el coste kilométrico establecido en el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento en enero de 2018.

Se consideran 0,1388 € / km-autobús, correspondientes a un autocar de 39 a 55 plazas, por lo tanto un total de:

Contrato	Reparaciones
IB-06	203.852,78 €
IB-07	48.181,09 €
IB-08	38.573,77 €

El total de los costes directos (P) resultará de la suma de las partidas anteriormente descritas.



Contrato	Costes directos
IB-06	2.949.350,79 €
IB-07	1.021.216,61 €
IB-08	465.729,61 €

- 1) **Recaudación (RE):** es la estimación de ingresos en función de los usuarios que aportará la propuesta, ya sea la modificación de un servicio existente o un nuevo servicio (por lo tanto, nuevas personas viajeras captadas / pérdidas).

Según los datos aportados por las empresas operadoras, los ingresos tarifarios (IVA excluido) de las diferentes concesiones en 2015 y las ayudas recibidas por los descuentos por uso de tarjetas se muestran a continuación:

Contrato	Ingresos tarifarios	Ayudas compensación	Ingresos totales
IB-06 *	2.369.104,23 €	104.270,34 €	2.473.374,57 €
IB-07	1.045.247,59 €	25.189,85 €	1.070.437,44 €
IB-08	323.489,00 €	613,00 € **	324.102,00 €

\* Los ingresos tarifarios de la IB-06 se obtienen de sumar los valores sin IVA de 2015 de la IB-06 2.139.686,14 € y la IB-37 229.418,09 €. Y las ayudas de compensación, de sumar los de la IB-06 94.015,34 € y la IB-37 10.255 €.

\*\* Datos 2014

- 2) **Costes indirectos (CI):** computa los costes totales indirectos a la empresa imputables por el uso del autocar, como costes de estructura, comercialización, etc. Los costes de estructura y administración asumen en un 12,5% de los costes directos según se indica en el Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar publicado por el Ministerio de Fomento en enero de 2018. Las dietas se consideran incluidas .

Contrato	Costes indirectos
IB-06	368.668,85 €
IB-07	127.652,08 €
IB-08	58.216,20 €

- 3) **Beneficio Industrial (BI):** como retribución a la gestión se aplica un porcentaje sobre los ingresos tarifarios. Este porcentaje se establece en un máximo del 8%. Tradicionalmente, también en los Contratos anteriores, se aplicaba un porcentaje del 15%, de acuerdo con la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicación, de 8-2- 1988, de revisión de las tarifas de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera que establecía un beneficio industrial máximo del 15%. Actualmente, hay tendencia a reducir este porcentaje y en este caso se considera que el 8% es más ajustado y suficiente.

Contrato	Benefici industrial
IB-06	197.869,97 €
IB-07	85.635,00 €
IB-08	25.928,16 €

El beneficio industrial (BI), se calculará en base a los ingresos.