

I. COMUNIDAD DE MADRID

C) Otras Disposiciones

Consejería de Transportes e Infraestructuras

ORGANISMO AUTÓNOMO CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

- 7** *RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2009, del Director-Gerente, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de 23 de octubre de 2009, de la Comisión Delegada del Consejo de Administración, que aprueba el Plan de Modernización y establece las condiciones de convalidación de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros de uso general por carretera.*

La Ley 5/2009, de 20 de octubre, de la Comunidad de Madrid, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera, establece en su disposición adicional única que el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, en el plazo de un mes desde su entrada en vigor, debe elaborar y publicar un “Plan de Modernización de Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera”, que recoja la estrategia y los objetivos a cumplir en este sector, y para cuya implantación y desarrollo el Consorcio puede convalidar los actuales contratos concesionales.

En atención a lo anteriormente expuesto, la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en sesión celebrada el 23 de octubre de 2009.

ACUERDA

Primero

Se aprueba el Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera, que figura como Anexo a la presente Resolución.

Segundo

Los actuales concesionarios de servicios públicos regulares permanentes de viajeros de uso general podrán optar entre:

- Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso estas se extinguirán una vez cumplido su plazo concesional actual.
- Convalidar o sustituir los actuales contratos concesionales por otros, con arreglo a lo establecido en el presente Acuerdo. Los nuevos contratos concesionales tendrán una duración de diez años, no pudiendo sobrepasar la fecha del 1 de diciembre de 2019. No obstante, por razón de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original, si la empresa prestadora del servicio público aporta elementos del activo que sean significativos en relación con la totalidad de los necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato, y que, como mínimo, cumplan los requisitos que se detallan en el apartado 2.7 del Anexo.

La sustitución se deberá solicitar de forma expresa en el plazo máximo de un mes desde la publicación de este Acuerdo, y deberá expresar la conformidad del concesionario con todas las previsiones contenidas en el Plan de Modernización.

Tercero

La solicitud de convalidación deberá acompañarse de una breve Memoria en la que se expondrán las condiciones de prestación previstas para los próximos años de vigencia de la concesión, así como las mejoras propuestas de conformidad con las directrices del presente Acuerdo y del Plan de Modernización.

Igualmente, deberá documentarse el compromiso de la empresa concesionaria de aceptación de todos y cada uno de los aspectos incluidos en el Plan de Modernización, con

arreglo al formulario tipo desarrollado a tal efecto por los Servicios Técnicos del Consorcio de Transportes.

Cuarto

Se aplicará la tramitación de urgencia a los expedientes de sustitución de los contratos concesionales, reduciéndose a la mitad los plazos establecidos, salvo los relativos a la presentación de solicitudes y recursos.

Quinto

En el supuesto de incumplimiento por parte de las empresas concesionarias de alguno de los compromisos adquiridos, en base a los cuales se le hubiera concedido la convalidación de su concesión, se le hará un requerimiento para que en un plazo de tres meses proceda a su subsanación, advirtiéndole expresamente de que, en caso contrario, se procederá a la resolución de los contratos sustituidos. En este caso, se entenderá como fecha de finalización de la concesión la que resultara aplicable con arreglo a las previsiones de las disposiciones vigentes, procediéndose a la licitación de la concesión en el momento de finalizar el plazo, o inmediatamente si este se hubiera superado por la sustitución concedida.

Madrid, a 23 de octubre de 2009.—El Director-Gerente, José Manuel Pradillo Pombo.

ANEXO AL ACUERDO DE LA COMISIÓN DELEGADA DE 23 DE OCTUBRE DE 2009

PLAN DE MODERNIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR PERMANENTE DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

1. Antecedentes

De acuerdo con el contenido de la disposición adicional única de la Ley 5/2009, de la Comunidad de Madrid, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera, el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, en adelante CRTM, ha procedido a elaborar un “Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera” que promueve la mejora de la calidad del servicio en este modo de transporte.

La red de autobuses interurbanos estaba compuesta a 31 de diciembre de 2008 por 350 líneas, con una longitud total de 20.030 kilómetros y con 16.891 paradas. Un total de 1.800 vehículos transportaron durante ese año a más de 220.000.000 de usuarios, recorriendo 145.000.000 de kilómetros.

A su vez, la red de autobuses urbanos de la Comunidad de Madrid la componían 129 líneas con 4.314 paradas a lo largo los 1.857 kilómetros de extensión de las líneas. La demanda transportada por los 185 vehículos adscritos a estos servicios, que recorrieron 16.000.000 de kilómetros, fue de casi 50.000.000 de viajeros.

La calidad del servicio es, sin duda, un factor fundamental en la promoción del transporte público, ofreciendo soluciones de movilidad eficientes a los ciudadanos.

La calidad del servicio está directamente relacionada con la calidad de la información disponible, lo que exige que las empresas operadoras estén dotadas de las infraestructuras tecnológicas necesarias. El Plan de Modernización potencia la provisión de información en tiempo real a los usuarios sobre los próximos servicios, tiempo estimado de llegada a destino, etcétera, tanto en los grandes intercambiadores de transporte como en las paradas más importantes e, incluso, en los sistemas embarcados dentro del propio vehículo. Para ello, las empresas operadoras deben dotarse de diversas tecnologías, entre ellas de Sistemas de Ayuda a la Explotación, en adelante SAE, dotado de un Centro de Control Local y de Gestión de la Explotación, tal y como el CRTM está implantando en otros modos de transporte.

Cada uno de los Centros de Control Local y de Gestión de la Explotación de las empresas operadoras de autobuses se integrará a su vez, por un lado, en el Centro Integral de Gestión del Transporte Público Colectivo de la Comunidad de Madrid, en adelante CITRAM cuya titularidad ostenta el CRTM, desde el que se supervisará en tiempo real y coordinará la explotación de todos los modos de transporte de la Comunidad.

Por otra parte, e integrados en los SAE, las empresas operadoras deben dotarse de sistemas de billeteaje basados en tecnología sin contacto, lo que implicará, entre otras cosas, que

los vehículos estén dotados de canceladoras de billetes sin contacto, continuando con la estrategia que el CRTM ha venido desarrollando durante los últimos años, implantando en la Corona A los sistemas de billeteaje para títulos de transporte basados en tecnología sin contacto en todos los modos de transporte (Metro, EMT, Cercanías, Metros Ligeros, etcétera).

La tecnología actual de los cupones de transporte, basada en cinta magnética y formato Edmonson, no permite implantar nuevos títulos absolutamente necesarios (viajes transversales entre coronas, diferenciación de tarifas para colectivos singulares, etcétera). Ello provoca problemas de capacidad de memoria, fiabilidad, almacenamiento de datos, velocidad de lectura, etcétera. Limitando incluso el tiempo de accesibilidad al modo de transporte, lo que dificulta la movilidad de usuarios y la calidad del servicio ofrecido.

Dentro del Plan de Modernización ocupa un lugar destacado la reducción de la antigüedad de los vehículos, tanto en valores máximos como medios en la flota, así como la incorporación de medidas de seguridad (CCTV, conexión a una Central de Seguridad, etcétera), sobre todo en las líneas y horarios más conflictivos.

Además es también prioritario lograr que todos los autobuses sean accesibles a personas con movilidad reducida, así como que incorporen medidas medioambientales muy por encima de las obligaciones que fija actualmente la legislación vigente.

También contempla el Plan una serie de medidas socio-laborales (formación continua de los distintos perfiles profesionales, potenciación del empleo femenino, fomento de la contratación de discapacitados, etcétera), así como mejoras en la gestión empresarial incentivada mediante la introducción de unos exigentes criterios de calidad del servicio al ciudadano.

2. Contenido del plan

Con carácter general, todas las propuestas de innovación tecnológica de las empresas operadoras, de acuerdo con el contenido de este plan, deberán ser aprobadas por el CRTM previamente a su implantación.

2.1. Mejoras en la calidad del servicio.—De acuerdo con la estrategia del Consorcio de Transportes para todos los modos de transporte de la región, las empresas operadoras de transporte por autobús deberán cumplir unos requisitos mínimos de calidad en relación con sus servicios que se relacionan a continuación:

- a) Implantar el Plan de Calidad definido por el Consorcio de acuerdo a unos criterios de calidad, basados en la norma UNE-EN 13816 (2003) (definición de calidad de servicios, objetivos y mediciones en transporte público de pasajeros), que se desarrollan a través de diversos indicadores y en los cuales se establecen, asimismo, un conjunto de valores objetivo y valores mínimos permitidos, que regulan la rentabilidad del contrato concesional.

En el plazo máximo de un año desde la firma de los nuevos contratos concesionales, las empresas concesionarias deberán adoptar el sistema de calidad definido por el Consorcio, cuya relación directa con la rentabilidad del contrato entrará en vigor dos años después de la firma de los nuevos contratos concesionales.

- b) Obtener certificación de calidad de los servicios, de acuerdo con las exigencias que se establezcan en los títulos concesionales.

2.2. Medidas tecnológicas.—En el plazo máximo de dos años desde la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID del presente Plan de Modernización, las empresas concesionarias deberán:

- a) Implantar un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) en toda la flota, que permita, entre otras funciones inherentes a estos sistemas, la localización e identificación en tiempo real de los autobuses, tanto en campo abierto como en los intercambiadores de transporte subterráneos, de acuerdo a las especificaciones que fijará el Consorcio.
- b) Implantar en las empresas operadoras y, en consecuencia, en todos los vehículos sistemas de billeteaje, integrados con los SAE, basados en tecnología sin contacto, de acuerdo con las especificaciones que fijará el CRTM.
- c) Dotar a todos los autobuses de máquinas expendedoras de billetes, de acuerdo con las especificaciones que fijará el CRTM, integradas tanto con los sistemas de billeteaje sin contacto como con los SAE.
- d) Los sistemas embarcados a bordo de los autobuses dispondrán de sistemas de comunicaciones inalámbricos, y en modo degradado fijos, que permitan la transmi-

sión en tiempo real o diariamente de los datos de explotación y de los sistemas de billeteaje, cuyos protocolos y seguridad será definido por el CRTM.

- e) Implantar un sistema dinámico de información a los viajeros, tanto en el interior de los vehículos como en las paradas más importantes que determinen los servicios técnicos del CRTM, de acuerdo a los documentos funcionales definidos a tal efecto por el mismo. Los sistemas y equipos que proporcionen esta información deberán tener en cuenta lo dispuesto para que la información pueda ser recibida por personas con capacidades funcionales disminuidas.
- f) Los sistemas de información dinámicos de que deberán dotarse las empresas incorporarán las herramientas necesarias para informar a usuario en tiempo real a través de dispositivos inalámbricos: con Wi-Fi o teléfonos móviles, etcétera, así como vía Internet.
- g) El Centro de Control Local y gestión de la explotación de que deberán dotarse las empresas operadoras, deberá comprender todos los sistemas, “hardware” y “software” que garanticen:
 - Su funcionamiento permanente (24/7/365).
 - El almacenamiento y control de los datos de explotación de acuerdo con las especificaciones del CRTM.
 - La transmisión y recepción de los datos entre el Centro de Control Local y el CRTM, de acuerdo con los protocolos que el CRTM determine.
 - Las aplicaciones para el tratamiento de los datos derivados de la explotación en su más amplia acepción que le permitan verificar al CRTM su cumplimiento.
 - Las bases de datos cuyos modelos sean compatibles con las herramientas informáticas de control de la explotación.
- h) Dotar a todos los vehículos de los sistemas de comunicaciones de voz y datos de tecnología inalámbrica (Wi-Fi GSM/GPRS; UMTS...), de acuerdo con los protocolos definidos por el CRTM, que permitan la interconexión con el Centro de Control Local y aquellos otros que el CRTM determine.
- i) Dotar de cámaras de CCTV y conexión a una central de seguridad, legalmente habilitada, de todos los autobuses nocturnos.
- j) En el plazo de un año deberán utilizar las herramientas informáticas desarrolladas o requeridas por el Consorcio para la propuesta de ajuste/modificación de horarios de los servicios, de modo que, tanto la información dinámica como la estática, se mantengan permanentemente actualizadas.

2.3. Mejoras en la flota y en el equipamiento.—Antes del 31 de diciembre de 2011, las empresas concesionarias deberán introducir en sus flotas las siguientes mejoras:

- a) Reducir la edad máxima de los vehículos de doce a diez años.
- b) Alcanzar una antigüedad media máxima de la flota de 5 años.
- c) Garantizar que todos los vehículos sean accesibles a personas con movilidad reducida.
- d) Adecuar la señalización del vehículo (“displays” frontales, laterales, etcétera) a la normativa recientemente aprobada en materia de accesibilidad.
- e) Prestar la totalidad de los servicios con vehículos adaptados a los requerimientos anteriormente mencionados.

2.4. Centro Integral de Gestión del Transporte Colectivo.—El Consorcio Regional de Transportes de Madrid está desarrollando un Centro Integral de Gestión del Transporte Público Colectivo, cuya titularidad ostenta.

Desde este centro se supervisará en tiempo real la explotación de todos los modos de transporte e infraestructuras de transporte público de la Región (Metro, EMT, Metros Ligeros, intercambiadores, etcétera), gestionando coordinadamente las incidencias que puedan producirse e informando a los usuarios al respecto, de modo que puedan escoger las alternativas de movilidad más adecuadas a sus necesidades en función del estado del sistema de transportes.

En el plazo máximo de dos años, los Centros de Control Local de todas las empresas concesionarias de la Comunidad de Madrid deben incorporarse a dicho Centro, de acuerdo a los documentos funcionales definidos por el CRTM para la integración de los diferentes sistemas (SAE, CCTV, paneles de información a usuarios, “displays” de información a conductores, etcétera). Los gastos de dicha integración serán a cargo de las empresas concesionarias; así como los de mantenimiento y comunicaciones.

2.5. Medidas socio-laborales.—Las empresas deberán presentar y comprometerse a incrementar en el plazo de dos años:

- a) Planes de formación continua para los empleados, con especial énfasis en los conductores.
- b) Planes para la potenciación del empleo femenino.
- c) Fomento de contratación de discapacitados en aquellos perfiles profesionales más adecuados al efecto.

2.6. Mejoras de gestión.—De forma paulatina se irán implantando medidas, respetando el equilibrio económico de la concesión para, en el plazo máximo de tres años:

- a) Suprimir progresivamente los actuales contratos programa y sustituirlos por gestión a riesgo y ventura.
- b) Colaborar con el CRTM para eliminar prohibiciones de tráfico mediante acuerdo entre empresas.
- c) Primar la explotación coordinada o conjunta de líneas coincidentes.
- d) Modificar consensuadamente la red de líneas actuales, de acuerdo a las instrucciones que dicte el CRTM.
- e) Disponer de sistemas de control económico-financiero de las empresas que permitan identificar con claridad las actividades individualizando los costes de las concesiones.

2.7. Inversiones excepcionales.—Aquellas empresas que se comprometan a que su flota cumpla las siguientes condiciones medioambientales:

- a) Todos los vehículos deberán cumplir, como mínimo, las especificaciones Euro III antes del 31 de diciembre de 2011.
- b) Como mínimo, el 60 por 100 de los vehículos que utilicen los grandes intercambiadores subterráneos deberán cumplir Euro IV antes del 31 de diciembre de 2012, el 90 por 100 antes de dicha fecha en el año 2013 y el 100 por 100 a finales de 2014.
- c) Todos los vehículos deberán cumplir, como mínimo, las especificaciones Euro IV, antes del 31 de diciembre de 2015 y el 80 por 100 de ellos las cumplirán antes de finales de 2013.
- d) Antes del 31 de diciembre de 2014, el 10 por 100 de la flota de cada empresa tendrá unas características medioambientales especiales. Dicha cifra será, como mínimo, del 20 por 100 en la misma fecha del año 2015.

En función de la evolución tecnológica y de las innovaciones que en esas fechas pongan en el mercado los fabricantes de vehículos, el CRTM definirá la clase de vehículos a adquirir (eléctricos, híbridos, gas natural, etcétera), atendiendo también a las características del servicio (urbano o interurbano) y a las dimensiones de los vehículos.

Verán incrementada la duración del contrato en un 50 por 100 adicional, siempre que mantengan durante todo el período concesional las condiciones fijadas anteriormente.

(03/35.068/09)