



**Análisis del nuevo modelo
concesional en el servicio
Bizkaibus: modificación de su
régimen económico, objetivos
de calidad y eficiencia.**



NUEVO SISTEMA CONCESIONAL (14/12/2014)

- Comienzo proceso Mayo 2012

- ALEGACIONES
- PUBLICACIÓN PLIEGO
- ADJUDICACIÓN “PROVISIONAL”

AGOSTO 2013

MARZO 2014

- 7 ANTIGUAS CONCESIONES

- * Duración >30 años
- * Criterios lineales y nueva adquisición
- * 7 Contratos-Programa

*351 Autobuses

5 NUEVAS CONCESIONES

- * 10 años
- * Criterios territoriales y comarcales
- * 5 Contratos de Gestión de servicios públicos gestionados por cinco sociedades gestoras creadas en exclusiva para la explotación de cada concesión
- * 335 Autobuses

RESPONSABILIDADES Y COMPETENCIAS DE LAS PARTES

- **1.- La Diputación Foral de Bizkaia:**

Planificación, definición y control de los servicios.

- Fijar nº de líneas.
- Itinerarios, paradas.
- Los medios de producción en servicio.
- Características de los vehículos.
- Frecuencias, horarios y demás variables que afecten al servicio.

- **2.- Las Sociedades Gestoras:**

Prestación a terceros del servicio en las condiciones establecidas por la Diputación Foral de Bizkaia.

- Prestar las variaciones del servicio ordenadas, incluyendo el establecimiento de nuevas líneas o supresión.

MODIFICACIONES MÁS RELEVANTES:

- PLANIFICACIÓN DEL SERVICIO:

A) Planifica una nueva red atendiendo a las nuevas infraestructuras del transporte: Metro Bilbao, Nuevos servicios urbanos, mejora red ferroviaria  **OBJETIVO EFICIENCIA Y NO DUPLICIDAD**

No hay modificación del sistema tarifario.

Minorización de 16 autobuses más excedentes laborales.

B) Se crean nuevos servicios en zonas de débil tráfico (zonas rurales desatendidas)

C) Se mejoran las conexiones directas con Bilbao.

- TECNOLOGIAS DEL TRANSPORTE:

Se transfieren las obligaciones inversoras (Flota, SAE, monética) a las sociedades gestoras así como su mantenimiento.

Una mayor rapidez y eficacia en la inversión (La DFB asume la amortización de los bienes definiendo la inversión y sus prescripciones técnicas).

- DEFINICIÓN DE LA COMPOSICIÓN LABORAL DE CADA SOCIEDAD GESTORA.

Se ha parametrizado la composición por categorías laborales. **CONVENIO PROVINCIAL DEL TRANSPORTE. SITUACIÓN EXCEDENTES. OBJETIVO DE EFICIENCIA Y MEJORA.**

NUEVO RÉGIMEN ECONÓMICO.

- Se modifican las estructuras de costes de las concesiones, extrayendo de los costes de operación los costes de inversión (amortizaciones y seguros):

* Coste conductores-perceptores.

* Coste combustible y lubricantes.

* Coste Neumáticos, peajes y otros costes de operación.

* Coste materiales: - Personal taller, mantenimiento, limpieza y repostaje..
 - Material: Limpieza, mantenimiento y reparación vehículos.

* Coste estructura: - Personal estructura: Inspección, administración
 - Material estructura

- Se abona a las sociedades en función del número de kilómetros recorridos/no recorridos por el precio ofertado calculado para un número de kilómetros teóricos.

Se ha querido simplificar al máximo el sistema de retribución con un único parámetro perfectamente medible, **el kilómetro**.

MODIFICACIONES DE SERVICIO.

- Según el tipo de modificación (con o sin recursos) se aplica un precio que incluye solamente los costes variables (combustible, otros costes y neumáticos, material) o los variables más los de conductor perceptor.

Objetivo: objetivizar y parametrizar las modificaciones. No crecimiento de la estructura de la concesión que se considera suficiente para los 10 años de duración.

- Se “resetea” a 1 enero estableciendo un único precio para el ejercicio siguiente teniendo en cuenta las variaciones de la oferta.

- Para el incremento de recursos sin incremento de kilómetros, se aplica un coste ofertado por la sociedad gestora que incluye el coste de conductor perceptor y el coste material.

ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD

La sociedad gestora puede llegar hasta un 6% de beneficio y gastos de gestión en función de la consecución de unos parámetros de calidad.

Índices de carácter subjetivo

- Índice de calidad percibida por el usuario. 20%

Índices de carácter Objetivo

- Índice de calidad horaria. 30%

- Índice de calidad del autobús. 25%

- Índice de calidad en tratamiento de reclamaciones. 10%

- Índice de calidad en accidentalidad. 5%

- Índice de fiabilidad de los autobuses. 10%

El resultado de estos índices se aplica en la liquidación anual, minorando, en su caso, el 6% establecido en contrato.

Se ha aplicado en el ejercicio 2015, los índices de calidad horaria (Mystery shopping) y calidad percibida por el usuario (encuesta).

En este ejercicio 2016 se pondrá en marcha una nueva plataforma para el tratamiento de reclamaciones. Obtención a partir del 2017 del índice de reclamaciones.

Igualmente el próximo ejercicio 2017. Índice de calidad horaria. En el 2016 las sociedades gestoras están asumiendo el 100% del mantenimiento del SAE.

Los otros dos índices. En el último trimestre de este año realización de estudios para su terminación.

RESULTADOS: Se considera altamente positivo la aplicación de este sistema, los resultados han sufrido una relevante mejoría en los dos últimos ejercicios. El ICPU es de 7,73 y un índice de Calidad del Autobús del 98% muy próximo a la excelencia total.

COSTES DE INVERSIÓN

Se ha aprobado un procedimiento de adquisición de bienes adscritos (flota, SAE y Monética) específico.

- Mejora en la eficiencia del procedimiento.
- Participación de la sociedad gestora y de la Administración (Elaboración PPT).
- Una uniformidad relevante en la adquisición del producto a pesar de tratarse de diferentes sociedades lo que fortalece la imagen de un único servicio y las posibilidades de intercambio de material.
- Introducción de sistemas similares en el conjunto del servicio.
- Se han uniformizado los seguros obligatorios estableciendo un condicionado común de requisitos de suscripción.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Dirigidos a:

- Atender zonas de baja densidad de población que presentan un débil tráfico.
- Demandas de carácter excepcional.

Estos servicios se podrán prestar con medios distintos a los propios de la concesión.

- Minibuses o microbuses.
- Taxis.

Se facturan a un precio distinto y que formó parte de la oferta económica presentada por la Sociedad gestor

EVALUACIÓN DEL NUEVO SISTEMA CONCESIONAL

Aspectos positivos:

- Una mayor flexibilidad en la red gracias a los procedimientos de modificación de servicio (especialmente el económico).
- Una intervención directa de la Administración en la adquisición de los bienes con las ventajas que hemos visto.
- Una mejora general en la calidad del servicio.

Aspectos pendientes:

- Conflictividad laboral derivada de la modificación del mapa concesional.

