



DILIGENCIA: La extiende la Directora de la Oficina Presupuestaria, para hacer constar que, en cumplimiento de lo indicado en el informe del Interventor General en su apartado 6, en el que analiza el presupuesto de AUVASA advirtiendo de la no presentación del programa anual de actuación y teniendo en cuenta, que en su conclusión nº VII indica que AUVASA deberá subsanar dicha omisión, se incorpora al expediente del Presupuesto General la información solicitada y remitida por el Presidente del Consejo de Administración de Autobuses Urbanos de Valladolid S.A. que se ha aprobado por dicho Consejo en sesión extraordinaria celebrada el día 25 de noviembre de 2019.

Valladolid, 25 de noviembre de 2019

Nuria Herrero Quirós

DIRECTORA DE LA OFICINA PRESUPUESTARIA

D^a Nuria Herrero

Directora del Departamento de
Gestión Presupuestaria y Financiera
AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

Adjunto remito Plan de Actuaciones Plurianual 2020-2022, aprobado por el Consejo de Administración celebrado el día de hoy, así como certificación del Vicesecretario de dicho Consejo.

Valladolid, 25 de noviembre de 2019



Begoña Estébanez Martín
Directora Administrativa



JOSÉ FÉLIX RIBOTE RIBOTE, en calidad de Vicesecretario del Consejo de Administración de la Sociedad Municipal "AUTOBUSES URBANOS DE VALLADOLID, S.A." (AUVASA),

CERTIFICO:

Que el Consejo de Administración de "Autobuses Urbanos de Valladolid, S.A." (AUVASA), en sesión extraordinaria celebrada el día 25 de noviembre de 2019, adoptó, por mayoría de sus miembros, con la abstención del representante de la Central Sindical CC.OO., D. Miguel Ángel Carbajo Conejo, y los votos en contra de los consejeros D. Javier García Bartolomé del Grupo Municipal VOX y D. Francisco de Borja García Carvajal del Grupo Municipal Popular, el siguiente acuerdo:

PRIMERO.- Aprobar el "Plan de Actuaciones Plurianual 2020-2022", que figura como anexo.

SEGUNDO.- Facultar al Presidente y Gerente de la Sociedad, para que realicen cuantas gestiones y firmen cuantos documentos y escritos requieran la ejecución del presente acuerdo.



Vº Bº
EL PRESIDENTE,

Luis Ángel Vélez Santiago

1525



PLAN DE
ACTUACIONES
PLURIANUAL

2020 - 2022

AUVASA

AUTOBUSES URBANOS DE VALLADOLID S.A.



ÍNDICE

I. Antecedentes	2
II. Avance liquidación 2019	3
III. Identificación de los ámbitos de actuación	5
<i>i. El papel de AUVASA en la movilidad sostenible de Valladolid</i>	6
<i>ii. Eficiencia del servicio de AUVASA</i>	11
<i>iii. La calidad del servicio de AUVASA</i>	13
a) El parque móvil de AUVASA	13
b) Accesibilidad	14
c) Tecnología e Innovación	15
<i>iv. Recursos Humanos</i>	16
IV. Líneas estratégicas	17
V. Hipótesis de evolución	17
<i>i. Evolución de la demanda</i>	17
<i>ii. Necesidades de renovación de flota</i>	19
<i>iii. Financiación de las actividades</i>	19
<i>iv. Principales hipótesis económicas</i>	21
a) Ingresos	21
b) Gastos	22
c) Resultado bruto de la explotación plurianual	23
d) Plan financiero	24
VI. Líneas de actuación e indicadores de seguimiento	25
<i>i. Compromiso con la movilidad sostenible de Valladolid</i>	25
<i>ii. Eficiencia en el servicio</i>	26
<i>iii. Mantenimiento de la calidad del servicio</i>	27
a) Modernización de la flota	27
b) Accesibilidad	27
c) Renovación de la empresa	28
<i>iv. Las personas como motor de cambio</i>	29
VII. Memoria de las principales actuaciones y plan de inversiones	30
VIII. Conclusiones	31

I. Antecedentes

El artículo 166.1 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales establece en su apartado b que debe anexarse al presupuesto general de la Corporación “los programas anuales de actuación, inversiones y financiación de las sociedades mercantiles de cuyo capital social sea titular único o partícipe mayoritario la entidad local”. El contenido de estos programas viene regulado en el artículo 65.3 de la Ley 47/2003 General Presupuestaria de ámbito estatal: “Los programas de

actuación plurianual se acompañarán de la información de carácter complementario siguiente:

1527

- a) *Hipótesis de la evolución de los principales indicadores macroeconómicos que hayan servido de base para la elaboración de los programas de actuación plurianual.*
- b) *Premisas principales del planteamiento que conforme las líneas estratégicas de la entidad.*
- c) *Previsiones plurianuales de los objetivos a alcanzar.*
- d) *Memoria de las principales actuaciones de la entidad.*
- e) *Programa de inversiones.*
- f) *Plan financiero del período que cuantificará los recursos y las fuentes externas de financiación.*
- g) *La restante documentación que determine el Ministerio de Economía y Hacienda.”*

La Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público, también de ámbito estatal, establece en su artículo 114 que “*el Programa de Actuación Plurianual que conforme a la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, deben elaborar las sociedades cada año incluirá un plan de actuación anual que servirá de base para el control de eficacia de la sociedad. La falta de aprobación del plan de actuación dentro del plazo anual fijado, por causa imputable a la sociedad y hasta tanto se subsane la omisión, llevará aparejada la paralización de las aportaciones que deban realizarse a favor de la sociedad con cargo a los presupuestos generales del Estado*”

II. Avance liquidación 2019

En primer lugar, se realiza un seguimiento del año en curso, para facilitar la elaboración de los presupuestos siguientes con el mayor grado de ajuste a la situación más actual.

GASTOS	AÑO 2019
GASTOS DE PERSONAL	22.582.000
Retribuciones personal laboral fijo	17.165.000
Actividades culturales y deportivas	6.000
Seguridad Social	5.124.000
Seguro de vida e I.P. y Plan Pensiones	270.000
Formación	12.000



Prevención Riesgos Laborales

5.000

1 5 2 8

GTOS. EN BIENES CTES. Y SERVICIOS

8.281.000

Recambios	1.380.000
Lubricantes, Detergentes y Engrases	102.000
Neumáticos	122.500
Total Reparaciones material transporte	1.604.500
Reparaciones y conservación	53.000
Medio Ambiente	5.000
Contratos mantenimiento (GMV, EVOBÜS, META4, etc.)	238.000
Total Reparaciones Otro Inmovilizado Material	296.000
Billeteaje e impresos	5.000
Material de oficina	15.000
Total Material Ordinario No inventariable	20.000
Gasóleo y Biodiésel	1.700.000
GNC	132.000
G.L.P.	2.500.000
Total Combustible y carburante	4.332.000
Suministro energía eléctrica	75.500
Suministro vestuario	102.000
Material fungible	44.000
Comunicaciones telefónicas	57.000
Primas de Seguros	1.040.000
Tributos	34.000
Atenciones protocolarias y representación	3.000
Publicidad y acciones comerciales	60.000
Serv. Profesionales Indeptes.	70.000
Estudios y Trabajos Técnicos	60.000
Instituciones sin fines de lucro	195.000
Comisión venta bono-bús	230.000
Suministro gas natural	55.000
Arrendamientos y Cánones	3.000

GASTOS FINANCIEROS

0

Intereses de préstamos

0

PASIVOS FINANCIEROS

0

Amort. préstamos entes fuera sector público

0

TOTAL PRESUPUESTO DE GASTOS

30.863.000

INGRESOS	AÑO 2019
TASAS Y OTROS INGRESOS	14.761.000
Venta de efectos inútiles	3.000
Ingresos por Tarifas	14.733.000
Indemnización de accidentes	25.000
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	15.696.000
Subvención Expl. Ayuntamiento Valladolid	15.246.000
Subvención Expl. otros Ayuntamientos	450.000
INGRESOS PATRIMONIALES	406.000
Intereses de cuentas corrientes	2.300
Publicidad	402.500
Cánon energético	1.200
TOTAL PRESUPUESTO DE INGRESOS	30.863.000

III. Identificación de los ámbitos de actuación

La Sociedad tiene como objeto organizar y prestar los servicios públicos de transporte colectivo de pasajeros de superficie dentro del término municipal de Valladolid, su coordinación con otros sistemas de transporte de cualquier clase que de un modo principal o determinante sirvan las necesidades de la ciudad.

Podrá prestar servicios públicos de transporte colectivo de superficie en los términos establecidos por la Legislación del Estado, o en su caso de la Comunidad Autónoma sobre esta materia, con competencia dentro del término municipal, siempre que el servicio redunde en beneficio, o sea de interés del municipio de Valladolid, tenga su punto de origen en el propio término municipal y el objeto de la concesión esté autorizado por los organismos competentes.

No obstante, lo establecido en el párrafo anterior, la Sociedad podrá también, bajo la autoridad del Ayuntamiento de Valladolid, gestionar servicios de autobuses establecidos por acuerdo o concierto de dicho Ayuntamiento con otros Municipios, bajo la cobertura legal de una Mancomunidad Intermunicipal u otra entidad de carácter supramunicipal en la que esté integrado el citado Ayuntamiento y de acuerdo con la normativa aplicable.

El artículo 17 de los estatutos de Autobuses Urbanos de Valladolid, S.A. (AUVASA), dispone que las previsiones de ingresos y gastos, así como los programas anuales de actuación, inversiones y financiación se aprobarán por el Consejo de Administración anualmente y se integrarán en el Presupuesto General

del Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, para lo cual se remitirán antes del 15 de septiembre de cada año a dicha Corporación.

Las líneas estratégicas de la sociedad en el período 2020 - 2022 para el cumplimiento de su objeto social son:

- i. Compromiso con la movilidad sostenible de Valladolid
- ii. Eficiencia en el servicio
- iii. Mantenimiento de la calidad del servicio
 - a. Modernización de la flota
 - b. Accesibilidad
 - c. Renovación de la empresa
- iv. Las personas como motor de cambio

Los objetivos para su consecución son:

- a. Incremento sostenido de la demanda anual por encima del 1%
- b. Mejora continuada de frecuencias y creación de nuevos servicios ajustando la oferta a la demanda en función del crecimiento de viajeros
- c. Mantenimiento por debajo de la media del sector de los indicadores de eficiencia relativos a los costes unitarios.
- d. Mejora de la velocidad comercial en un 1% anual.
- e. Descenso anual de medio minuto en el intervalo medio de espera.
- f. Congelación de las tarifas actuales manteniendo la cobertura tarifaria por encima del 45%.
- g. Sostenimiento de los índices de recaudación y subvención por viajero.
- h. Variaciones inferiores al 5% en los índices de recaudación y subvención por kilómetro producido.
- i. Mejora de los ratios unitarios por autobús como resultado de un mejor aprovechamiento de la flota.
- j. Renovación de la flota adquiriendo nuevos vehículos con el objetivo de disminuir cada año más de 0,20 años la edad media del parque móvil de AUVASA
- k. Ajustar la plantilla en la medida de lo posible para el aumento de oferta y demanda previsto.
- l. Renovación de la tecnología embarcada, sistema de comunicación, sistemas de pago y de información con una completa integración con la Tarjeta de Servicios Municipales para el año 2022.

i. El papel de AUVASA en la movilidad sostenible de Valladolid

El 2 de enero de 2018 se puso en marcha el Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid, dentro del ámbito del Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PIMUSSVA) del Ayuntamiento de Valladolid, con el objetivo genérico de dar respuesta a las nuevas necesidades en relación con la movilidad, no solamente desde el punto de vista de la oferta y la demanda, sino teniendo en cuenta factores como la sostenibilidad, la eficiencia y la calidad del transporte urbano en la ciudad de Valladolid. Este Plan de actuación



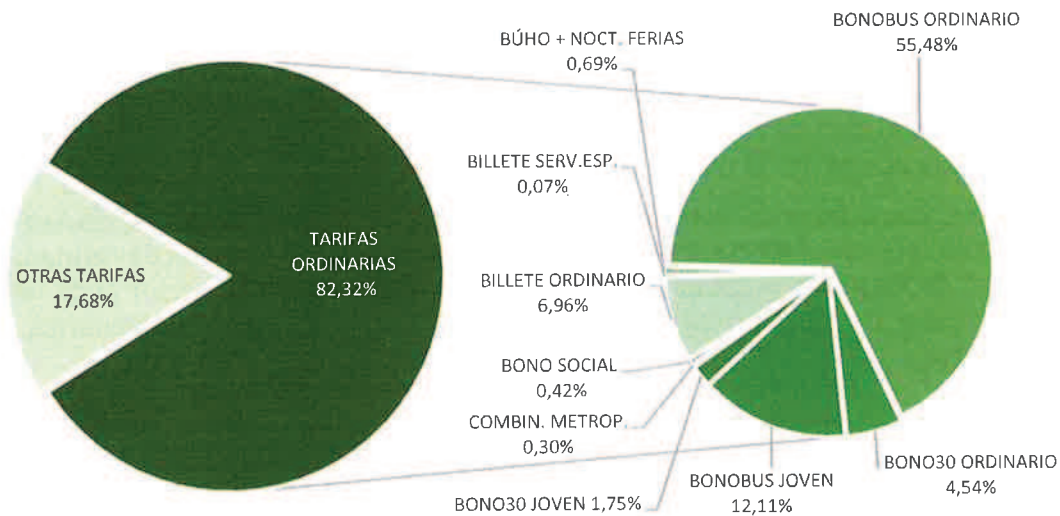
1531

ha supuesto la reordenación de la red de transporte público, en base a los diferentes factores que intervienen en el diseño de la red, como son las variaciones en la demanda, los movimientos de población, los cambios surgidos en las necesidades de movilidad de los ciudadanos y las sugerencias y peticiones planteadas por parte de diferentes colectivos.

AUVASA contribuye al compromiso de movilidad sostenible de la ciudad de Valladolid ofreciendo un servicio de transporte urbano en autobús de calidad. El número de viajes en autobús en Valladolid es notablemente superior al de resto de ciudades de tamaño similar que no cuentan con modos ferroviarios de transporte.

	Población	Densidad (hab/km ²)	Tasa de paró	Viajes	Reparto modal
Las Palmas	378.516	3.764	25%	40,7	13%
Bilbao	345.821	8.313	13%	25,4	27%
Córdoba	325.708	260	28%	19,1	11%
Valladolid	298.866	1.514	13%	25,6	13%
Gijón	271.843	1.496	14%	18,3	12%
Granada	232.080	2.636	26%	31,4	16%
Oviedo	220.020	1.178	14%	11,9	9%
Cartagena	213.943	383	18%		8%
Tenerife	204.856	1.360	22%	9,2	10%

Dentro de la política de incentivar el uso del transporte público, las tarifas no han experimentado incremento desde el año 2017, al tiempo que se ha continuado la estrategia de fidelización de usuarios mediante la creación de títulos de transporte como los bono30 y títulos adaptados a colectivos específicos como son las personas con riesgo de exclusión social con la creación del Bono Social, los jóvenes con los Bonos Joven y el Bono Infantil, del que se ha previsto la ampliación de edad hasta los 15 años para el año 2020, o la Tarjeta para pensionistas.



En el año 2018 se han transportado un total de 25.599.092 pasajeros. De ellos 21.071.898 son de pago y el resto se corresponden a los beneficiarios del Bonobús Infantil, jubilados y pensionistas, etc. además del sistema “transfer” que ha contabilizado 2.162.413 viajes gratuitos.

Con la aprobación el 1 de diciembre de 2017 del Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano de Valladolid, implantado a principios del año 2018, las principales líneas de actuación previstas para el año 2020 se centran en el mantenimiento de la calidad del servicio, teniendo como objetivo principal el incremento del número de viajeros.

Con esta medida, ya en el año 2018 cambia la tendencia a la disminución de viajeros que se venía produciendo desde el año 2008, iniciándose una ligera recuperación.

Comparación Pasajeros por Líneas Años 17-18

ID. LINEA	ORDINARIAS	2017	2018	DIFERENCIA	%
Covaresa - Bº España	1	3.529.256	4.074.782	545.526	15,46
Covaresa - San Pedro Regalado	2	3.444.565	3.229.693	-214.872	-6,24
Girón - Las Flores	3	1.570.063	1.582.659	12.596	0,80
Pinar de Jalón - Fuente Berrocal	4	148.601	256.584	107.983	72,67
Entrepinos - La Victoria	5	819.286	1.064.486	245.200	29,93
Delicias - La Victoria	6	2.646.693	2.500.683	-146.010	-5,52
Arturo Eyries - Pilarica - Bº Belén	7	2.236.879	2.138.452	-98.427	-4,40
Parquesol - Bº Belén	8	2.247.521	2.260.499	12.978	0,58
Parquesol-Delicias-Pol. San Cristóbal	9	1.661.151	1.801.246	140.095	8,43
Parquesol - Villa del Prado	10	141.137	41.158	-99.979	-70,84
Pso. Zorrilla 1 - Fuente Berrocal	12	105.718	0	-105.718	-100,00
Pza. España-Delicias-Cistérniga-P. Mora	13	62.342	60.149	-2.193	-3,52
Plaza España - Polígono San Cristóbal	14	81.619	149.478	67.859	83,14

PLAN DE ACTUACIONES PLURIANUAL 2020 - 2022



1533

Pza. Circular - Pinar - Pte. Duero	15	851.778	411	-851.367	-99,95
Pinar de Jalón - Pº Zorrilla 71	16	163.953	61.539	-102.414	-62,47
Rondilla-Pza. San Juan-Pgno. S. Cristóbal	17	46.209	52.072	5.863	12,69
Pte.Duero-Pinar-Pza. España-La Cistérniga	18	442.578	620.832	178.254	40,28
Pte.Duero-Pinar-Pza. España-La Cistérniga	19	288.723	627.247	338.524	117,25
Parq. - Delic. - Víctor. - Parq.	C1	1.926.360	1.982.524	56.164	2,92
Parq. - Víctor. - Delic. - Parq.	C2	1.973.323	1.968.673	-4.650	-0,24
Pº Zorrilla 130 - Cañada Real 560	23	5.652	8.456	2.804	49,61
La Overuela - Pza. Poniente	24	0	31.364	31.364	100,00
Berrocal-Contiendas-Simancas-Entrepinos	25	190.847	408	-190.439	-99,79
Pza. España - San Juan de Dios	26	0	20.833	20.833	100,00
Los Santos Pilarica - Pza. España	33	0	58.282	58.282	100,00
Pso. Zorrilla 71 - Hospital Río Hortega	H	265.786	264.958	-828	-0,31
Matinales	M	36.563	31.589	-4.974	-13,60
TOTAL ORD.		24.886.603	24.889.057	2.454	0,01

ID. LINEA	LABORALES				
San Pedro - Pgno. Argales - Rubia	P1	4.480	4.730	250	5,58
Bº España-Rondilla-P. Argales- Covaresa	P2	8.065	8.515	450	5,58
La Victoria - Pgno. S. Cristóbal	P3	4.908	5.674	766	15,61
La Victoria - Pgno. Argales	P6	5.298	4.722	-576	-10,87
Belén - Pgno. Argales	P7	4.606	4.367	-239	-5,19
Covaresa - Delicias - Pgno. S. Cristóbal	P13	10.939	12.006	1.067	9,75
Parquesol - P. Argales - Pgno. S.Cristóbal	PSC1	5.114	5.100	-14	-0,27
Rondilla - Pajarillos - Pgno. S. Cristóbal	PSC2	7.159	7.599	440	6,15
Las Flores - Pgno. Argales - Parquesol	PSC3	6.554	7.463	909	13,87
TOTAL LAB.		57.123	60.176	3.053	5,34

ID. LINEA	OTRAS				
Covaresa - San Pedro Regalado (La Overuela)	BÚHO-1	49.044	45.924	-3.120	-6,36
(Pinar de Jalón) Delicias-LaVictoria (Fte.Berrocal)	BÚHO-2	34.512	34.085	-427	-1,24
Parquesol - Fuente Dorada - Las Flores	BÚHO-3	54.888	53.219	-1.669	-3,04
Pza.Zorrilla -El Pichón(Entrepinos-Puente Duero)	BÚHO-4	27.180	31.184	4.004	14,73
La Cistérniga- Duque de la Victoria 5	BÚHO-5	13.715	14.009	294	2,14
Servicios al estadio de fútbol	FÚTBOL	26.458	36.586	10.128	38,28
Servicios especiales	SERV. ESP.	78.153	90.562	12.409	15,88
Coche Personal	C. PERSONAL	20.120	20.508	388	1,93
TOT. OTRAS		304.070	326.077	22.007	7,24

0 a 4 años		315.288	323.782		
------------	--	---------	---------	--	--

TOTALES		25.563.084	25.599.092	36.008	0,14
----------------	--	-------------------	-------------------	---------------	-------------

A fecha 31 de octubre del presente año, el incremento de viajeros se consolida y se cifra en un 2,28% sobre el año 2018, en el acumulado anual del año 2019 el incremento de viajeros ha sido del 1,87% (393.912 viajeros más) respecto a los



meses de enero a octubre del año anterior, distribuidos según líneas en la disposición mostrada en el cuadro siguiente. Este crecimiento es superior a la media de ciudades de Castilla y León que, según datos del INE, han aumentado un 1,6%. Por tipología de líneas, las líneas que mayor incremento muestran han sido las convencionales (1,92%) y los servicios especiales de Fútbol (26,03%). Las líneas con mayor uso en lo que llevamos de año han sido la 1, la circular, la 2 y la 6.

Líneas	2019	%	2018	%	Dif.	% Var.
1	3.489.613	16,3%	3.327.817	15,8%	161.796	4,86%
2	2.670.768	12,4%	2.659.020	12,6%	11.748	0,44%
3	1.930.639	6,2%	1.299.008	6,2%	31.631	2,44%
4	224.138	1,0%	211.499	1,0%	12.639	5,98%
5	925.855	4,3%	878.965	4,2%	46.890	5,33%
6	2.079.436	9,7%	2.050.924	9,7%	28.512	1,39%
7	1.717.603	8,0%	1.758.159	8,3%	-40.556	-2,31%
8	1.861.494	8,7%	1.849.343	8,8%	12.151	0,66%
9	1.495.834	7,0%	1.482.585	7,0%	13.249	0,89%
10	34.804	0,2%	34.115	0,2%	689	2,02%
13	49.738	0,2%	49.541	0,2%	197	0,40%
14	58.500	0,3%	136.320	0,6%	-77.820	-57,09%
16	53.384	0,2%	50.513	0,2%	2.871	5,68%
17	42.813	0,2%	43.450	0,2%	-637	-1,47%
18	523.828	2,4%	516.469	2,5%	7.359	1,42%
19	545.387	2,5%	518.252	2,5%	27.135	5,24%
C1	1.659.276	7,7%	1.633.447	7,8%	25.829	1,58%
C2	1.657.014	7,7%	1.620.439	7,7%	36.575	2,26%
23	9.179	0,0%	6.958	0,0%	2.221	31,92%
24	88.313	0,4%	14.817		73.496	100,00%
26	18.335	0,1%	17.362	0,1%	973	5,60%
33	51.751	0,2%	47.142	0,2%	4.609	9,78%
H	231.142	1,1%	220.643	1,0%	10.499	4,76%
Matinal	25.357	0,1%	26.474	0,1%	-1.117	-4,22%
Polígono	50.603	0,2%	50.771	0,2%	-168	-0,33%
Búho	140.933	0,7%	146.985	0,7%	-6.052	-4,12%
Fútbol	35.829	0,2%	28.430	0,1%	7.399	26,03%
S. Esp.	77.950	0,4%	77.395	0,4%	555	0,72%
Personal	16.846	0,1%	17.141	0,1%	-295	-1,72%
Antiguas			819	0,0%	-819	-100,00%
Ajuste	297.339	1,4%	294.986	1,4%	2.353	0,80%
TOTALES	21.463.701	100,0%	21.069.789	100,0%	393.912	1,87%

Este incremento de viajeros se ha traducido en un incremento de los ingresos tarifarios del 1,01% (130.966 €). Los títulos de viaje que más han subido han sido el bono30 normal y el bono Social así como los servicios especiales, consolidando la tendencia en los títulos para viajeros frecuentes, fidelizando al usuario de AUVASA.



IMPORTE VIAJEROS TARIFAS VIGENTES (*)						
Tarifa (viaj.)	2019	%	2018	%	Dif.	% Var.
Billete Ord.	2.206.377,00 €	16,9%	2.207.284,50 €	17,0%	-908 €	0,0%
Serv. Búho	193.748,80 €	1,5%	206.354,40 €	1,6%	-12.606 €	-6,1%
Esp. Importe	17.344,80 €	0,1%	16.639,20 €	0,1%	706 €	4,2%
Bonobús	8.802.111,00 €	67,2%	8.762.832,00 €	67,6%	39.279 €	0,4%
Bonojuven	1.189.024,33 €	9,1%	1.185.708,01 €	9,1%	3.316 €	0,3%
Bono30 (Recargas)	666.242,00 €	5,1%	566.082,00 €	4,4%	100.160 €	17,7%
Social	18.565,60 €	0,1%	17.547,60 €	0,1%	1.018 €	5,8%
IMPORTE	13.093.413,53 €	100,0%	12.962.447,71 €	100,0%	130.965,82 €	1,01%

1535

ii. Eficiencia del servicio de AUVASA

El informe bienal del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo que realiza la Asociación de Transporte Urbano Colectivo ATUC como agente de referencia en el sector que integra a todos los operadores de transporte urbano colectivo, tanto públicos como privados, permite tener una fotografía actualizada de la situación del sector. Con el objetivo de evaluar la eficiencia en el servicio de AUVASA se han analizado diversos aspectos del sistema de transporte del servicio prestado por AUVASA en comparación con otros operadores de similares características, en función de la población atendida y tamaño de la flota, del resto de España.

Demanda	Media	Valladolid
Viajeros Transportados (millones)	13,54	25,6
Tasa ocupación red	3,24	3,77
Tasa ocupación del servicio	47,87	41,3
Oferta	Media	Valladolid
Longitud red de servicio	293	544
Puntos paradas totales	1.045	572*
Número de líneas	21	21
Producción	Media	Valladolid
Kilómetros Totales Recorridos (millones)	5,28	6,8
Kilómetros Útiles Recorridos (millones)	4,92	6,6
Kms Útiles / Totales	93,55%	96,43%
Horas de servicio	397.527	564.260
Expediciones	524.624	619.811
Vehículos por línea	5	7
Velocidad comercial	13,43	12,04

El número de viajeros transportado por AUVASA es notablemente superior al de otros operadores de similares características. El grado de aprovechamiento en función de la longitud de la red de 3,77 viajeros/km es superior, indicando un mayor aprovechamiento del número de kilómetros producido; al tiempo que la tasa de ocupación es inferior a la media con un valor razonable de 41,3



viajeros/vehículo, que es un indicador de no saturación de los vehículos. Por lo que se puede concluir que AUVASA consigue un mayor aprovechamiento de los recursos sin afectar los índices de calidad del servicio.

En consonancia, la oferta de AUVASA en la ciudad de Valladolid también es muy superior a la de la media como indican el mayor número de kilómetros de la red, horas de servicio o expediciones. Todo ello para un número de líneas similar a la media y con un mayor grado de eficiencia en la producción de kilómetros en vacío respecto al total.

Cabe destacar una velocidad comercial inferior a la media, lo que sugiere la necesidad de actuar en medidas que mejoren este indicador en colaboración con el Ayuntamiento de Valladolid como puede ser aumentar la red de carriles reservados para el autobús o la implantación de sistema de prioridad semafórica en determinados ejes de la ciudad.

Eficiencia	Media	Valladolid
Gasto/viajero (€/viajero)	1,34	1,33
Gasto/km (€/km)	4,84	4,57
Gasto/habitante (€/habitante)	73,40	95,90
Promedio kms por autobús	43.800	45.013
Combustible por kilómetro (€/km)	0,32	0,54
Combustible por viajero (€/viajero)	0,07	0,13
Horas por conductor	900	1.559
Promedio km por conductor	16.000	18.113
Promedio conductor por autobús	2,72	2,48
Promedio empleados por autobús	3,39	3,06

Los ratios de eficiencia del coste de explotación de AUVASA son también mejores que la media del sector, con un ratio de gasto por viajero o kilómetro inferior a la media del resto de operadores comparables. De igual modo el aprovechamiento por vehículo es superior, realizando los autobuses de AUVASA cerca de 1.200 más kilómetros cada uno al año. Sin embargo, el ratio de consumo energético es notablemente superior como consecuencia de que una parte importante de la flota es de una antigüedad elevada. Sin embargo, gracias al mayor número de viajeros transportados, el ratio por viajero es cercano a la media.

Destaca el mayor gasto por habitante, que tiene un valor superior en lógica con las características ya comentadas anteriormente de Valladolid: un servicio notablemente superior con un nivel de uso mucho más elevado. De todo lo dicho se puede concluir que no es que el servicio de autobús sea más oneroso en Valladolid, sino que la ciudad ofrece un mayor servicio en comparación con el resto de ciudades comparables.

En relación a los recursos humanos, AUVASA destaca por tener una plantilla superior a la media en consonancia con el mayor servicio que ofrece, al tiempo que realiza un mejor aprovechamiento de los recursos humanos, como muestran el mayor ratio de horas y kilómetros recorridos por conductor o los mejores ratios de conductores o del conjunto de empleados por vehículo.

iii. La calidad del servicio de AUVASA

AUVASA ofrece en la actualidad razonable calidad del servicio, si bien algunos aspectos tienen línea de mejora.

a) El parque móvil de AUVASA

Nuestra flota se sitúa en 150 vehículos autobuses, con una antigüedad media de 12,52 años, habiéndose adquirido recientemente 6 nuevos autobuses híbridos, destinados a sustituir a las unidades más antiguas y obsoletas, lo que ha supuesto una inversión de 1.980.000 euros y tres vehículos de GNC, lo que ha supuesto una inversión de 900.000 euros.

En el mes de septiembre de 2018 se aprobó un plan para la incorporación del gas natural comprimido (GNC) como combustible en vehículos de la flota del Ayuntamiento de Valladolid, con una previsión de compra mínima de 30 autobuses por parte de AUVASA en cinco años. La incorporación del GNC a la flota de AUVASA supone un paso definitivo en la consolidación del imprescindible e inaplazable proceso de renovación de la flota de autobuses para atender el transporte colectivo urbano de viajeros de Valladolid, apostando claramente por la tecnología GNC, con las ventajas medioambientales y económicas que ello supone. Actualmente AUVASA se encuentra en el proceso de implementación de instalación de una Gasinera para el suministro de combustible a los nuevos vehículos actualmente en proceso de implementación.

Del conjunto de la flota, 82 son accionados por G.L.P, 18 híbridos, y tras las pruebas energéticas realizadas en su día para la utilización de Biodiesel, el resto de los vehículos, es decir, 50 unidades, están adaptados y funcionan con este combustible, lo que significa una reducción importante de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. Sin embargo, el elevado número de unidades con más de 15 años y peor eficiencia energética sigue impactando negativamente en el consumo de combustible.

Todos los vehículos están dotados de aire acondicionado y son de “plataforma baja” con sistema de arrodillamiento “kneeling”, lo que permite un fácil y más cómodo acceso a las personas de movilidad reducida y disponen de los niveles de confort y seguridad que requiere un transporte público de calidad. Los 115 últimos incorporados a la flota cuentan con rampa de acceso y 33 son articulados. 83 autobuses cuentan con cámaras de video-vigilancia a fin de garantizar, tanto a conductores como a pasajeros, una adecuada seguridad y llevan a bordo un



sistema de información de paradas visual y sonoro. El total de la flota permite ofertar 15.912 plazas.

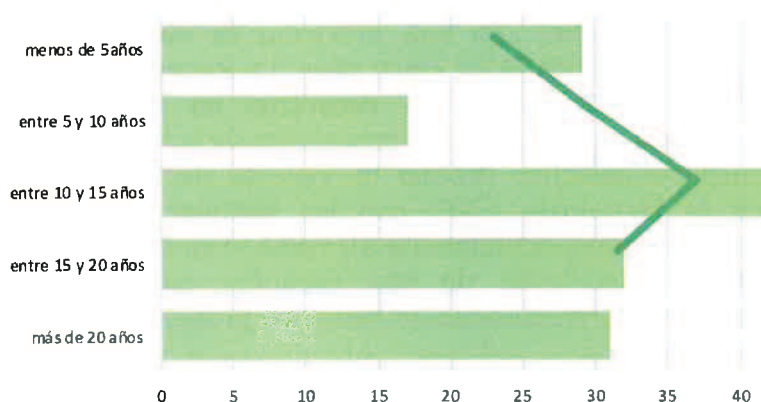
1538

Vehículos según año de matriculación



La edad media actualmente se sitúa en 12,53, la cual es ligeramente superior a la media del resto de operadores que se sitúa en 10,7 años. Además de este mayor envejecimiento, hay que señalar una distribución no homogénea que da a lugar a que un porcentaje importante de la flota, el 42%, tiene más de 15 años de antigüedad.

Antigüedad de la flota de AUVASA



La irregularidad en la inversión de autobuses donde se combinan años con un gran número de adquisiciones, como el año 1.999, con otros donde no se incorporó ningún vehículo a la flota, como el período entre el 2.012 y 2.015, implica una gran dificultad a la hora de planificar la evolución de la flota a futuro.

b) Accesibilidad

En los últimos años se han realizado actuaciones en paradas (plataformas, dársenas y otras actuaciones), enmarcadas dentro del ámbito de mejora de la

accesibilidad. Estas actuaciones están relacionadas con la implantación del Plan de Adecuación de la Red de Transporte Urbano.

Además, en el año 2018, y fruto del compromiso de la Empresa con la mejora continua de la accesibilidad en relación con el transporte urbano, se ha llevado a cabo, por parte de ASPAYM, el "Diagnóstico y Plan de Actuación sobre la Accesibilidad al transporte público en los autobuses urbanos de Valladolid", que sienta las bases para dotar a Valladolid de un transporte público accesible y de calidad de forma progresiva.

c) Renovación, Tecnología e Innovación

Se detecta como necesario el desarrollo de un plan de adecuación y adaptación de los edificios e infraestructuras de AUVASA, previa realización de diagnóstico y priorización de actividades a realizar.

La tecnología es un eje fundamental y estratégico donde las inversiones en este área resultarán esenciales para la adaptación a las nuevas necesidades, así como la inversión en I+D focalizada en la colaboración en proyectos nacionales e internacionales mediante subvenciones de los organismos correspondientes.

Sería necesaria una mejora del proceso de mantenimiento efectivo estratégico a medio y largo plazo. También una mejora de la comunicación entre SAE-conductores; Talleres-conductores; Conductores-Tecnologías; Conductores-Usuarios.

El acceso a redes informáticas como Internet a través de dispositivos móviles y fijos supone una potente herramienta de carácter universal, de bajo coste, interactiva, y de rápida respuesta, disponible para la mayor parte de la población en los países de nuestro entorno.

Como consecuencia de esto, una gran parte de los usuarios y "no usuarios" de AUVASA esperan/requieren tener acceso a información relacionada con los servicios prestados y a la compra/consulta de los títulos de transporte necesarios a través de este medio.

Los usuarios internos de los Sistemas de Información (S.I.) de AUVASA también requieren tener acceso a la Información de AUVASA a través de estos medios, lo cual puede influir en el aumento de su productividad.

En los últimos años se han producido grandes avances en el despliegue de nuevas infraestructuras de telecomunicaciones (móviles y fijas) que son accesibles por la mayor parte de las organizaciones y de la población en países de nuestro entorno.

Para conseguir esto es necesario que la información ofrecida por los diferentes Sistemas de Información de AUVASA sea actualizada de forma muy rápida y eficaz permanentemente y esté disponible en todo momento.



1540

iv. Recursos Humanos

La plantilla de AUVASA está compuesta por 459 trabajadores según la siguiente distribución:

Gerente	1
Directores	2
Técnicos Superiores	1
Programador	1
Limpiadora	1
Personal administrativo	10
Jefes y Subjefes	8
Inspectores	14
Conductores	359
Personal de taller	20
Personal de cocheras	24
Personal de almacén	2

La aplicación sostenida en el tiempo de las obligaciones de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF) y de la Ley de Presupuestos han tenido como consecuencia la congelación de la plantilla. A esto se añade un proceso de aumento de la edad media y de mayor peso del personal a tiempo parcial. El aumento de las necesidades a atender en el servicio público de transporte urbano ha conllevado que actualmente AUVASA cuente con un déficit de personal. Estas circunstancias se agravan por la obligación de aplicar el artículo 4.bis Real Decreto 1561/1995 en lo concerniente al derecho de los trabajadores a disfrutar de un descanso de 30 minutos en aquellas jornadas de más de seis horas continuadas.

EVOLUCIÓN PLANTILLA 2010-2019			
PLANTILLA MEDIA A 31 DICIEMBRE			
AÑO	PERSONAL A TIEMPO COMPLETO	EQUIVALENTE A TIEMPO PARCIAL	TOTAL
2010	468,95	3,31	472,26
2011	459,17	3,41	462,58
2012	446,68	4,79	451,47
2013	448,15	4,28	452,43



1541

2014	444,96	4,65	449,61
2015	447,05	5,04	452,09
2016	444,91	5,48	450,39
2017	449,07	6,69	455,76
2018	449,1	8,5	457,6
2019 *	449,7	8,25	457,95

IV. Líneas estratégicas

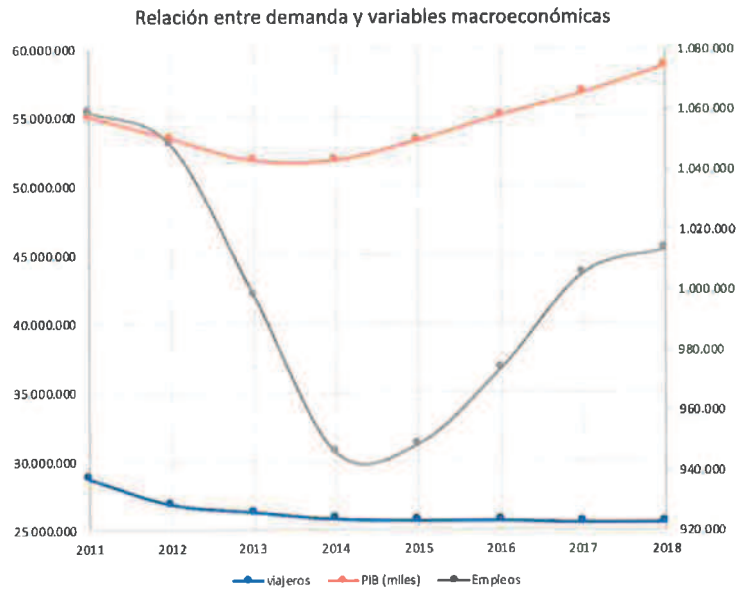
Las líneas estratégicas de la sociedad conforme a su objeto social en el período 2020 – 2022 son:

- i. Compromiso con la movilidad sostenible de Valladolid: incremento sostenido en el número de viajeros
- ii. Eficiencia en el servicio: mantenimiento y mejora de los ratios de eficiencia
- iii. Mejora de la calidad del servicio a través de:
 - a. Modernización de la flota
 - b. Mejora de la Accesibilidad
 - c. Renovación de la empresa
- iv. Las personas como motor de cambio: nueva estructura organizativa y ajuste de la plantilla al incremento de viajeros y servicio.

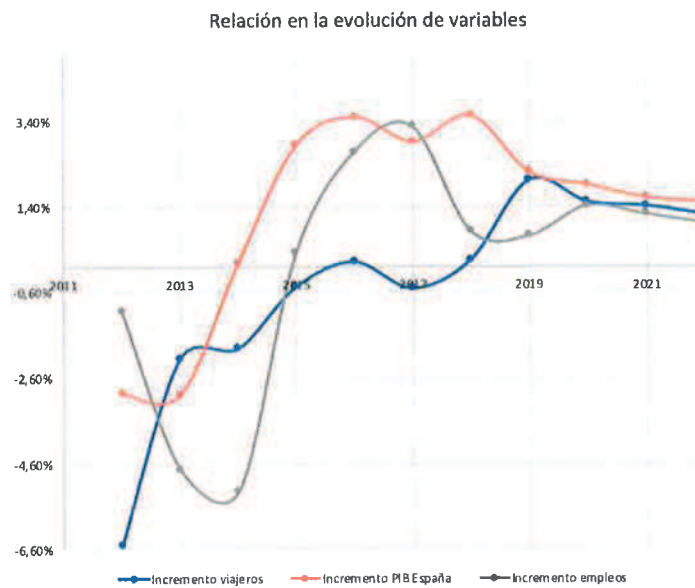
V. Hipótesis de evolución

i. Evolución de la demanda

La prognosis de la demanda es un ejercicio extremadamente difícil, especialmente en el período de tiempo actual, marcado de gran variabilidad. La movilidad habitualmente se encuentra relacionada con indicadores económicos y de consumo. En el siguiente gráfico se puede ver la relación en la serie histórica 2011-2018 entre el PIB regional, el número de empleos y los viajeros anuales en AUVASA.



A la complejidad del ejercicio de proyectar la demandad de AUVASA hay que añadir el buen resultado de las últimas acciones llevadas a cabo, en especial la reordenación de líneas y la reestructuración de los títulos de viajes y de tarifas y bonos especiales. Todos estos efectos se han tenido en cuenta en la elaboración de un modelo agregado de demanda de viajeros de AUVASA para el que se han tenido en cuenta diversas proyecciones macroeconómicas obtenidas de organismos oficiales y entidades de recocido prestigio. A continuación, se muestra el resultado de la modelización para el período 2020 – 2022.



Es importante destacar que el modelo atribuye un crecimiento del 2% al año 2019, que es superior al acumulado actual con datos consolidados. Esto puede indicar cierta tendencia del modelo a sobrestimar resultados. Sin embargo, se ha optado por seleccionar la estimación del modelo en previsión de que los meses finales del año están por encima de la tendencia de los restantes. Por otro lado, la proyección de las variables utilizadas hay que tomarlas también con precaución pues en los últimos meses la mayor parte están siendo revisadas a la baja ante la incertidumbre de un escenario de estancamiento o, incluso, recesión. Escenario que, de ser cierto, tendría al tiempo su claro reflejo en la movilidad.

ii. Necesidades de renovación de flota

La planificación en la renovación de la flota resulta imprescindible a la hora de ver su influencia en la antigüedad, el porcentaje de vehículos que disponen de rampa para personas de movilidad reducida, la evolución de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes o el consumo energético. Además de ser la inversión más importante de una empresa de autobuses y, por lo tanto, tener una incidencia directa en el plan de inversiones.

Por ello se ha estimado la necesidad de renovación de flota con el objetivo de disminuir paulatinamente la edad media del parque móvil.

	Adquisiciones	Estimación Edad Media Flota
2019*		12,06
2020	7	11,83
2021	8	11,66
2022	8	11,43

iii. Financiación de las actividades

Las principales fuentes de financiación de AUVASA son el ingreso por tarifa y la subvención a la explotación recibida por parte del Ayuntamiento para la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo. En los últimos tiempos AUVASA ha realizado importantes esfuerzos por adaptar sus títulos de viajes a los diferentes perfiles sociales. Actualmente se dispone de una oferta de títulos de viajes bastante amplia en comparación con el resto de ciudades que se considera adecuada. Tras los nuevos títulos de viaje y la reciente subida tarifaria se considera que estamos en un período de consolidación donde los títulos con tarifa plana tenderán a ganar cuota dentro de la oferta de AUVASA. Esto puede



provocar mayores necesidades de subvención en términos absolutos, si bien será a costa de conseguir el objetivo de un mayor uso del transporte público.

Cabe destacar en este punto los convenios firmados con los Ayuntamientos de La Cistérniga y Simancas, cuya contrapartida económica se prevé se mantenga constante. Sin embargo, el coste de prestar servicio a estas poblaciones no se mantendrá constante por lo que, en cierta forma, si esta situación se sostiene excesivamente en el tiempo, puede acabar dando lugar a una financiación cruzada por parte del Ayuntamiento de Valladolid a los usuarios de estos municipios. Motivo por el cual se recomienda la revisión de las condiciones de estos convenios a su finalización y antes de proceder a prórroga alguna.

Además, AUVASA busca otras fuentes de financiación asociadas a la actividad de transporte como son la publicidad que en los últimos años ha disfrutado un importante incremento que se espera se consolide en el tiempo.

Ratios de eficiencia en la financiación		Media	Valladolid
Viajero	Recaudación directa al viajero/ viajero	0,64	0,65
	Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	0,81	0,63
	Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,47	1,28
	Costes explotación / viajeros	1,5	1,33
Producción	Recaudación directa viajero /km útil	1,9	2,45
	Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	2,68	2,37
	Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	4,7	4,82
	Costes explotación / Km útil	4,81	4,55
Vehículos	Recaudación directa viajero /autobús	107.972	110.929
	Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	123.624	107.516
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	231.671	218.446
	Costes explotación / autobús	242.255	226.979
Habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	37,63	53,96
	Cobertura tarifaria	46,52%	49,14%
	Costes explotación / habitantes	80,23	113,92

De la comparación con otros operadores y ciudades del mismo rango se puede comprobar que la recaudación por la vía tarifaria está dentro de la media. Si a esto le unimos que AUVASA tiene, como ya se ha mencionado, una amplia oferta de títulos de viaje adaptada a diferentes perfiles sociales, se puede concluir que la aplicación de las tarifas es realmente progresiva, cuestión por la cual se plantea su sostenimiento. Nuevamente se puede comprobar que el coste de explotación por habitante es superior al de otras ciudades. A la vista de los ratios de eficiencia de AUVASA, siempre por encima de la media de operadores comparables, cabe indicar que esto se debe a que Valladolid disfruta de una notable mejor oferta de transporte público para sus ciudadanos que el resto de ciudades de similares características.

Además, gracias al elevado uso en comparación con ciudades similares del servicio de AUVASA, la subvención para el transporte público es inferior a la media. Por lo que, en términos unitarios, con una recaudación similar y con menos aportación por parte de las administraciones públicas, se consigue dar un mayor servicio, motivo por el cual se proyecta sostener esta política.

Sin embargo, la congelación de las tarifas planteada para el período 2020 – 2022 en este plan producirá un aumento del reparto de la aportación municipal en relación al ingreso tarifario. Para equilibrar este efecto es que se plantean las líneas de actuación que redunden en una mayor eficiencia en el uso de los recursos. Si bien conviene recordar que la horquilla para este factor, que se mide mediante la cobertura tarifaria, se recomienda se mueva entre el 40 y 60% y en el presente plan se apuesta porque se sitúe por encima del 45%, lo cual es superior a la media del resto de ciudades.

iv. Principales hipótesis económicas

a) Ingresos

En las premisas para la proyección de ingresos se ha considerado:

- Aumento de la demanda y por lo tanto de los ingresos tarifarios
- Mayor participación de los títulos de viaje de tarifa plana
- Se ha descontado el efecto de crecimiento de los títulos de viaje gratuitos en el aumento de la demanda dado que no reportarán un aumento tarifario
- Se ha supuesto una congelación de las tarifas durante todo el período de estudio
- Aumento moderado de la participación de la subvención a la explotación municipal para hacer frente al mayor crecimiento de los costes de explotación en relación a los ingresos directos.
- Sostener los ingresos extraordinarios como los provenientes de la publicidad

Con estas condiciones la previsión de ingresos para el período 2020 – 2022 es la siguiente:

INGRESOS	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022
TASAS Y OTROS INGRESOS	14.873.400,00	14.985.620,64	15.082.836,07
Venta de efectos inútiles	4.400,00	4.400,00	4.400,00
Ingresos por Tarifas	14.844.000,00	14.956.220,64	15.053.436,07
Indemnización de accidentes	25.000,00	25.000,00	25.000,00
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	16.047.600,00	16.634.993,36	16.996.643,07

Subvención Expl. Ayuntamiento Valladolid	15.520.900,00	16.108.293,36	16.469.943,07
Subvención Expl. otros Ayuntamientos	526.700,00	526.700,00	526.700,00

INGRESOS PATRIMONIALES	396.000,00	394.900,00	394.900,00
-------------------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Intereses de cuentas corrientes	1.100,00	0,00	0,00
Publicidad	393.700,00	393.700,00	393.700,00
Canon energético	1.200,00	1.200,00	1.200,00

TOTAL PRESUPUESTO DE INGRESOS	31.317.000,00	32.015.514,00	32.474.379,14
--------------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------

b) Gastos

En las premisas para la proyección de gastos se ha considerado:

- Los aumentos salariales previstos según el marco normativo actual
- Evolución de los suministros según la evolución de diferentes índices de precios al consumo
- Disminución del gasto en combustible por efecto de la renovación de la flota a vehículos más eficientes y con combustibles de precio más económico, así como la evolución del precio de los diferentes combustibles según las tendencias de los últimos años

Con estas condiciones la previsión de gastos para el período 2020 – 2022 es la siguiente:

GASTOS	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022
GASTOS DE PERSONAL	23.338.000,00	24.107.000,00	24.904.000,00
Retribuciones personal laboral fijo	17.740.000,00	18.325.000,00	18.930.000,00
Actividades culturales y deportivas	6.000,00	6.000,00	6.000,00
Seguridad Social	5.295.000,00	5.469.000,00	5.650.000,00
Seguro de vida e I.P. y Plan Pensiones	270.000,00	278.000,00	287.000,00
Formación	13.000,00	15.000,00	16.000,00
Prevención Riesgos Laborales	14.000,00	14.000,00	15.000,00
GASTOS EN BIENES MUEBLES, Y SERVICIOS	7.979.007,00	7.908.514,00	7.570.379,14

PLAN DE ACTUACIONES PLURIANUAL 2020 - 2022



Recambios	1.287.000,00	1.300.000,00	1.313.000,00	1547
Lubricantes, Detergentes y Engrases	103.000,00	104.000,00	105.500,00	
Neumáticos	123.000,00	124.000,00	125.000,00	
Total Reparaciones material transporte	1.513.000,00	1.528.000,00	1.543.500,00	
Reparaciones y conservación	54.000,00	55.000,00	56.000,00	
Medio Ambiente	8.000,00	8.000,00	8.500,00	
Contratos mantenimiento	240.000,00	242.000,00	244.000,00	
Total Reparaciones Inmovilizado	302.000,00	305.000,00	308.500,00	
Billeteaje e impresos	5.000,00	5.000,00	5.500,00	
Material de oficina	15.000,00	15.000,00	15.500,00	
Total Material Ordinario	20.000,00	20.000,00	21.000,00	
Gasóleo y Biodiésel	1.600.000,00	1.608.000,00	1.617.000,00	
GNC	225.000,00	337.500,00	530.357,14	
G.L.P.	2.200.000,00	1.892.000,00	1.408.000,00	
Total Combustible y carburante	4.025.000,00	3.837.500,00	3.555.357,14	
Suministro energía eléctrica	76.000,00	77.000,00	77.000,00	
Suministro vestuario	31.000,00	105.000,00	15.000,00	
Material fungible	45.000,00	46.000,00	46.500,00	
Comunicaciones telefónicas	58.000,00	59.000,00	59.500,00	
Primas de Seguros	1.160.000,00	1.160.000,00	1.160.000,00	
Tributos	34.000,00	34.000,00	34.000,00	
Atenciones protocolarias	3.000,00	3.000,00	3.000,00	
Publicidad y acciones comerciales	60.000,00	70.000,00	71.000,00	
Serv. Profesionales Indeptes.	71.000,00	72.000,00	73.000,00	
Estudios y Trabajos Técnicos	90.000,00	91.000,00	92.000,00	
Instituciones sin fines de lucro	200.000,00	205.000,00	210.000,00	
Comisión venta bono-bús	232.000,00	236.000,00	240.000,00	
Suministro gas natural	56.000,00	57.000,00	58.000,00	
Arrendamientos y Cánones	3.000,00	3.000,00	3.000,00	
GASTOS FINANCIEROS	0,00	0,00	0,00	
Intereses de préstamos	0,00	0,00	0,00	
PASIVOS FINANCIEROS	0,00	0,00	0,00	
Amort. préstamos	0,00	0,00	0,00	
TOTAL PRESUPUESTO DE GASTOS	31.317.007,00	32.015.514,00	32.474.379,14	

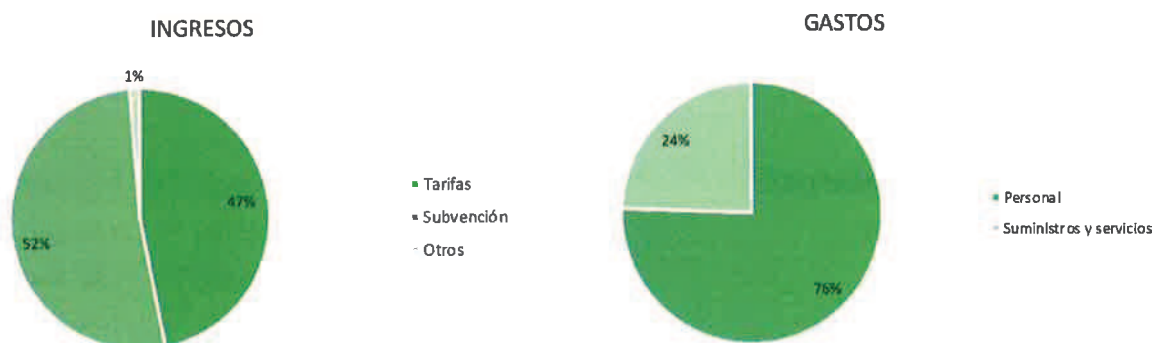
c) Resultado bruto de la explotación plurianual



Con las previsiones de ingresos y gastos se ha elaborado una estimación del resultado bruto de la explotación plurianual:

	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022
INGRESOS	31.317.000,00	32.015.514,00	32.474.379,14
TASAS Y OTROS INGRESOS	14.873.400,00	14.985.620,64	15.082.836,07
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	16.047.600,00	16.634.993,36	16.996.643,07
INGRESOS PATRIMONIALES	396.000,00	394.900,00	394.900,00
GASTOS	31.317.007,00	32.015.514,00	32.474.379,14
GASTOS DE PERSONAL	23.338.000,00	24.107.000,00	24.904.000,00
GASTOS EN BIENES CTES. Y SERVICIOS	7.979.007,00	7.908.514,00	7.570.379,14
GASTOS FINANCIEROS	0,00	0,00	0,00
PASIVOS FINANCIEROS	0,00	0,00	0,00
RESULTADO BRUTO EXPLOTACIÓN	0,00	0,00	0,00

La estructura para la cuenta de resultados es:



d) Plan financiero

Las fuentes de financiación previstas en primer término son transferencias de capital del Ayuntamiento de Valladolid para las actuaciones de modernización de las instalaciones y con cargo a Inversiones Financieramente Sostenibles para la adquisición de autobuses. Se propone crear un Fondo para la Inversión en Renovación Tecnológica durante el año 2020 con cargo a los recursos propios de la empresa para aplicarlo a estas inversiones a partir del año 2021.

Si bien en primer término no se prevé la necesidad de financiación externa, la sociedad tiene solvencia necesaria para acudir a la misma en caso de ser necesario para llevar a cabo el programa de inversiones. En cualquier modo, el plan de inversiones queda supeditado a la disponibilidad de las fuentes de financiación.

Además, AUVASA trabaja en la búsqueda de otras fuentes asociadas a convocatorias de ámbito nacional y europeo en programas para financiar iniciativas que contribuyen a mejorar la calidad del aire, el medio ambiente urbano o la movilidad sostenible.

1549

VI. Líneas de actuación e indicadores de seguimiento

i. Compromiso con la movilidad sostenible de Valladolid

Adecuar el servicio al ciudadano con los máximos estándares de calidad y medio ambiente. Adecuación y adaptación de edificios, flota, equipos e instalaciones al servicio. Planificación del proceso de adquisición y mantenimiento operativo de forma transversal.

	Metas		
	2020	2021	2022
Incremento de viajeros	1,5%	1,4%	1,2%
Emisiones (NOx) g/km	7	6,8	6,6
Emisiones (CO2e) g/viajero-km	120	115	110
Regularidad	>85%	>85%	>85%
Intervalo medio (minutos)	20	19	18

Incremento de viajeros: aumento porcentual de viajeros sobre el año anterior

Emisiones (NOx) g/km: Valor calculado en gramos por kilómetro de las emisiones de NOx según la flota de autobuses.

Emisiones (CO2e) g/viajero.km: Valor calculado en gramos por kilómetro y viajero de las emisiones de CO2e corporativas.

Regularidad: se refiere al valor de regularidad mínimo del servicio de autobuses. Se calcula sobre el porcentaje de circulaciones que se desvían un determinado rango de la frecuencia que se ofrece a los usuarios.

Intervalo medio: promedio del tiempo de espera medio en las paradas

Líneas de actuación:

- Renovación de la flota
- Renovación tecnológica
- Adecuación de las instalaciones

ii. Eficiencia en el servicio

Mejora de la eficiencia y eficacia del servicio de transporte público adecuando la oferta a la demanda, modernizando el servicio e incorporando indicadores de calidad. El impulso de la accesibilidad universal se mantiene como objetivo general en los vehículos y paradas.

Eficiencia	2.020	2.021	2.022
Gasto/viajero (€/viajero)	1,34	1,35	1,35
Gasto/km (€/km)	4,54	4,57	4,59
Gasto/habitante (€/habitante)	104,79	107,12	108,66
Promedio kms por autobús	44.368	44.990	45.529
Combustible por kilómetro (€/km)	0,58	0,55	0,50
Combustible por viajero (€/viajero)	0,15	0,15	0,13
Horas por conductor	1.573	1.587	1.597
Promedio km por conductor	18.114	18.115	18.116
Promedio conductor por autobús	2,48	2,48	2,48
Promedio empleados por autobús	3,06	3,06	3,06

La reducción de los impactos ambientales negativos, como las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire y acústica así como el fomento de una conducción eficiente y confortable, disminuirían las externalidades negativas del transporte público.

Ratios de eficiencia en la financiación		2.020	2.021	2.022
Viajero	Recaudación directa al viajero/ viajero	0,57	0,57	0,56
	Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	0,60	0,61	0,62
	Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,21	1,22	1,22
	Costes explotación / viajeros	1,21	1,22	1,22
Producción	Recaudación directa viajero /km útil	2,23	2,22	2,20
	Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	2,33	2,39	2,41
	Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	4,71	4,74	4,76
	Costes explotación / Km útil	4,71	4,74	4,76
Vehículos	Recaudación directa viajero /autobús	98.960	99.708	100.356
	Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	103.473	107.389	109.800
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	208.780	213.437	216.496
	Costes explotación / autobús	208.780	213.437	216.496
Habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	51,93	53,90	55,11
	Cobertura tarifaria	47,40%	46,72%	46,35%

Costes explotación / habitantes

104,79

107,12

108,66

1551

Líneas de actuación:

- Renovación de la flota
- Renovación tecnológica
- Adecuación de las instalaciones

iii. Mantenimiento de la calidad del servicio

a) Modernización de la flota

Planificación a medio y largo plazo del plan de renovación de la flota para cumplir los criterios de renovación, sostenibilidad y accesibilidad.

	Adquisiciones	Metas		
		Edad	Rampa	Flota verde
2019*		12,06	79%	92%
2020	7	11,83	83%	97%
2021	8	11,66	89%	100%
2022	8	11,43	94%	100%

2019*: se ha procedido a proyectar los indicadores a 31 de diciembre de 2.019 con la incorporación de las unidades pendientes.

Adquisiciones: número de vehículos GNC incorporado por año

Edad: estimación de la edad media: edad media del parque de vehículos

Rampa: porcentaje sobre el total de vehículos dotado de rampa para personas de movilidad reducida

Flota verde: porcentaje sobre el total de vehículos de bajas emisiones. Se entiende por bajas emisiones vehículos con etiqueta CERO, ECO o C.

Líneas de actuación:

- Renovación de la flota

b) Accesibilidad

Convertir a AUVASA en el primer transporte universal de Valladolid: 100% de la población a menos de 300 metros de una parada de autobús, flota 100% accesible

para personas de movilidad reducida y con tarifas aptas para todos los colectivos más desfavorecidos.

	Paradas	Tarifas	Rampa
2020	100%	SI	83%
2021	100%	SI	89%
2022	100%	SI	94%

Paradas: porcentaje de población a menos de 300 metros de una parada de autobús

Tarifas: títulos de viaje adaptados a diversos colectivos

Rampa: porcentaje sobre el total de vehículos dotado de rampa para personas de movilidad reducida

Líneas de actuación:

- Renovación de la flota

c) Renovación de la empresa

La apuesta por la tecnología y su implantación en todos los servicios de AUVASA, así como la gestión completa y en tiempo real de los dispositivos y sistemas implantados para su uso para usuarios, explotación, planificadores de viaje, paneles informativos o dispositivos móviles, entre otros.

Reingeniería de procesos, priorización y optimización tecnológica. Esta iniciativa desarrollará los proyectos de mejora de los procesos identificados en el diagnóstico del Plan Estratégico actualmente en elaboración, alineando la mejora de los mismos con su optimización tecnológica.

Desarrollo de un plan de adecuación y adaptación de edificios, flota, equipos e instalaciones al servicio. Integración y/o adecuación y adaptación de nuevos servicios a EMT.

La adaptación a las Nuevas Tecnologías de cualquier organización requiere de inversiones para su implantación y de gastos adicionales para su mantenimiento a lo largo del tiempo.

Nuevos medios de pago (TSC, móviles, tarjeta bancaria, Smart watches, ...).

En los últimos años, y ligados a la utilización de nuevas tecnologías, han surgido y están surgiendo nuevos medios de pago que pueden ser utilizados para el transporte público de pasajeros. Estas nuevas tecnologías pueden ayudar a que el pago de los servicios prestados por AUVASA sea cada vez más fácil de usar, amigable y seguro. Esto tiene dos consecuencias directas positivas para AUVASA:

- Incita a que los servicios de AUVASA se utilicen con más frecuencia.
- Permite que la información obtenida sea analizada y ayude a ofrecer servicios cada vez más adaptados a las necesidades de los usuarios.

El uso cada vez más generalizado de las nuevas tecnologías en “la nube” permite hacer cada vez más flexible el dimensionamiento de los Sistemas de Información que las organizaciones ponen a disposición de sus usuarios internos y externos, y a la vez facilitar el acceso a los mismos. 1 5 5 3

Esto requiere que los Sistemas de Información de AUVASA se adapten para que puedan ser instalados, mantenidos y explotados en este nuevo entorno, y para que a su vez puedan aprovechar las funcionalidades ofrecidas por otros sistemas ubicados en “la nube”.

La implantación de forma rápida (razonable) de las nuevas tecnologías aplicadas a los servicios prestados por AUVASA, permite aprovechar las ventajas ofrecidas por estas nuevas tecnologías durante el periodo de tiempo en que estas tecnologías sean realmente nuevas.

Renovación tecnológica	2.020	2.021	2.022
Integración total con la TSM	80%	100%	100%
Nueva App para usuarios	50%	100%	100%
Nuevos medios de pago (EMV, QR, móvil, etc)	20%	50%	100%
Renovación del SAE	0%	70%	100%
Integración nombramiento y SAE	0%	70%	100%
Portal de datos abiertos	50%	70%	100%
Equipos multimedia en los autobuses	7%	17%	22%

Líneas de actuación:

- Renovación tecnológica
- Adecuación de las instalaciones

iv. Las personas como motor de cambio

Diagnóstico de la organización interna y propuesta de reorganización para adecuar y aumentar la eficiencia y eficacia de la organización en todos sus servicios prestados.

Incremento de las frecuencias y del número de líneas ajustando la oferta al crecimiento de demanda. Reducción del intervalo medio de espera. Ajuste de la plantilla al crecimiento del servicio contemplando el marco normativo en cada momento.

Demanda	2.020	2.021	2.022
Viajeros Transportados (millones)	26,0	26,3	26,7
Tasa ocupación red	3,79	3,81	3,83
Tasa ocupación del servicio	41,3	41,3	41,3

Producción	2.020	2.021	2.022
Kilómetros Totales Recorridos (millones)	6,9	7,0	7,1
Kilómetros Útiles Recorridos (millones)	6,7	6,7	6,8
Kms Útiles / Totales	96,43%	96,43%	96,43%
Horas de servicio	572.724	580.742	587.711
Expediciones	629.108	637.916	645.571
Velocidad comercial	12,10	12,16	12,22

Líneas de actuación:

- Renovación tecnológica
- Adecuación de las instalaciones

VII. Memoria de las principales actuaciones y plan de inversiones

Las líneas de actuación enumeradas anteriormente requieren de un programa de inversión centrado principalmente en tres ejes:

- Renovación de la flota
- Introducción de nuevas tecnologías
- Adecuación de las instalaciones

Las inversiones se periodifican según la siguiente distribución. Si bien esta calendarización estará sometida a criterios de oportunidad y a posibles variaciones impuestas por requerimientos técnicos.

	2020	2021	2022	TOTAL
Renovación de la flota	2.100.000	2.400.000	2.800.000	7.300.000
Adquisición de autobuses GNC	2.100.000	2.400.000	1.800.000	
Adquisición de autobuses GNC articulados			1.000.000	
Introducción de nuevas tecnologías	50.000	2.200.000	50.000	2.300.000
Inversión en tecnología embarcada		1.300.000		
Plataforma para nuevos sistemas de pago		700.000		
Nuevos sistemas de gestión en la empresa	50.000	200.000	50.000	
Adecuación de instalaciones	40.000	300.000	200.000	540.000
Aseos y vestuarios	40.000			
Instalaciones del centro de control		200.000		
Instalaciones generales		100.000	200.000	
	2.190.000	4.900.000	3.050.000	10.140.000

Se plantea la adquisición de 7 vehículos estándar de GNC para el año 2020, 8 vehículos para el 2021 y 6 para el 2022. Además, en el 2022 se plantea la adquisición de 2 vehículos articulados de GNC. Con estas actuaciones se pretende cumplir con los objetivos marcados en la línea de actuación de renovación de la flota y de compromiso con la movilidad sostenible, dado la tecnología más

ecológica de estas unidades. Esta inversión es también necesaria para avanzar en el porcentaje de flota totalmente adaptada a personas con movilidad reducida.

Para el año 2020 se plantea la implantación de un sistema de contabilidad analítica en la empresa y un sistema de nombramiento de personal. Para el siguiente año se plantea un macro contrato de *ticketing* que incluya nuevos modos de pago, plataforma de gestión en la nube tanto para datos como para pagos, desarrollo de una nueva App, nuevos sistemas de comunicación e instalación de nuevos equipos embarcados inteligentes junto con dispositivos multimedia en los autobuses. También dentro de este contrato y con continuidad en el año 2022 se plantea una actualización del SAE a los nuevos sistemas. Con estas inversiones se pretenden dar cumplimiento a los objetivos relacionados con la renovación tecnológica de la empresa y mantenimiento de la eficiencia.

En el capítulo de instalaciones se prevé la adecuación de la zona de aseos y vestuarios de los trabajadores el primer año, la adecuación del centro de control a las nuevas tecnologías implantadas, así como un proceso de renovación de instalaciones y adecuación a su uso por los trabajadores. Estas inversiones mejoraran la eficiencia de la empresa, así como las condiciones laborales dentro de la línea de actuación de las personas como motor del cambio.

Conviene señalar que, a excepción de las inversiones en adecuación de instalaciones, el resto de inversiones previstas en el año 2020 no han sido incluidas en el presupuesto aprobado por el Consejo de Administración. Esto se debe a la necesidad de aclarar las fuentes de financiación con la tramitación de las respectivas Inversiones Financieramente Sostenibles por parte del Ayuntamiento, procedimiento que se extiende en el tiempo. En ese momento la sociedad propondrá una modificación presupuestaria a tenor del horizonte financiero junto con otras posibles acciones derivadas de resoluciones judiciales.

VIII. Conclusiones

El presente plan plurianual da cumplimiento a la obligación de la sociedad de presentar un programa anual de actuación, inversiones y financiación según el artículo 166.1 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales. En él se establecen las principales hipótesis de evolución a medio plazo de los indicadores macroeconómicos que se han tenido en cuenta para diseñar los planes de actuación. Además, se establecen las premisas principales del planteamiento de las líneas estratégicas de la sociedad en los próximos años así como se establecen previsiones de los objetivos a alcanzar con indicadores de seguimiento plurianuales detallados para cada línea estratégica y en relación con cada línea de actuación concreta. En el mismo se establece el programa de inversiones planteado para el período 2020 – 2022 con las fuentes de financiación previstas.

Es la primera vez que la sociedad presenta un plan plurianual como este. A pesar de su concreción conviene señalar que actualmente AUVASA se encuentra inmersa en la elaboración de un Plan Estratégico con un alcance tanto temporal como en objetivos mucho más profundo. Este Plan Estratégico conllevará un profundo diagnóstico y contará para el mismo con la participación de los grupos



de interés de la empresa como pueden ser grupos políticos municipales, asociaciones de vecinos, colectivos vinculados a la movilidad y otros tipos de agentes sociales de la ciudad y de la provincia. De este ejercicio de planificación estratégica pudiera resultar la variación de algunas de las líneas aquí establecidas o modificación en la planificación temporal de las mismas. De todo ello se daría cumplida cuenta por los mecanismos establecidos y, en consonancia, se elevaría a aprobación la modificación del presente plan plurianual de actuaciones.