

ANTEPROYECTO DE ESTABLECIMIENTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS

CORREDOR ORIENTAL: ASON – AGUERA - TRASMIERA

1. ANTECEDENTES

El transporte público regional en Cantabria se encuentra en un proceso de transformación para responder a cambios demográficos, sociales y normativos que han alterado los patrones de movilidad de las últimas décadas. La Comunidad Autónoma avanza hacia un **nuevo mapa concesional (NMC)** que ajuste la oferta a la demanda real, mejore la eficiencia del gasto público y eleve la calidad, equidad e intermodalidad del sistema, alineándose con la Ley de Movilidad Sostenible, el PRTR y las estrategias europea y estatal de movilidad segura, sostenible y conectada.

En este contexto, el **Corredor Oriental (Asón–Agüera–Costa Oriental)** articula territorios costeros con alta estacionalidad turística y valles interiores con núcleos de menor densidad. Se estructura funcionalmente sobre el eje **Castro Urdiales–Laredo–Santoña/Noja–Colindres–Santander**, con ramales hacia Ramales de la Victoria, Ampuero, Guriezo y Voto, evitando duplicidades con otras concesiones donde corresponda. Su diseño persigue conectar de forma directa o intermodal los municipios del corredor con los principales polos regionales, reforzando la coordinación con otros corredores autonómicos y, cuando proceda, con servicios ferroviarios y metropolitanos del entorno, asegurando el acceso a educación, sanidad, administración y empleo.

El diagnóstico de movilidad de referencia, apoyado en modelización y análisis O-D, identifica focos claros de generación y atracción en Santander, Laredo y Castro Urdiales, junto con Santoña, Noja y Colindres, especialmente en temporadas de mayor demanda. Esta estructura territorial justifica corredores troncales más directos, transbordos ágiles e intensidades horarias diferenciadas (punta/valle y refuerzos estivales) para ganar competitividad frente al vehículo privado. La metodología combina el uso de datos actuales de demanda con una modelización multimodal del sistema de transporte, sobre la que se aplican técnicas de análisis multicriterio y optimización de recursos. Todo ello se orienta a maximizar la intermodalidad y la eficiencia en la utilización de los recursos disponibles.

Sobre esa base, la nueva ordenación del servicio en el Corredor Oriental prevé mejoras de conectividad intra e intercomarcal, incremento de frecuencias en relaciones clave

(especialmente en el eje litoral y sus enlaces con Santander), junto con una coordinación explícita de horarios entre rutas del propio corredor y con servicios locales.

El conjunto de actuaciones responde a criterios de racionalidad operativa, eficiencia económica y servicio público, con el objetivo de garantizar la cohesión territorial de la Costa Oriental y los valles del Asón y del Agüera. En la práctica, se materializa en ajustes de recorridos y horarios, una coordinación más eficaz con otras líneas, el paso por puntos de intercambio modal y la incorporación progresiva de vehículos más eficientes y de bajas emisiones, en línea con las políticas de descarbonización del transporte.

2. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS

2.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO Y FUNCIONAL

El **Corredor Oriental de Cantabria** comprende un área geográfica diversa, que abarca desde municipios costeros con fuerte actividad turística y portuaria hasta zonas de interior marcadas por la orografía montañosa y núcleos rurales dispersos. Su funcionalidad se articula en torno a los ejes estructurantes de **Castro-Urdiales – Laredo – Santoña – Santander** y de **Ramales – Colindres – Santander**, garantizando la conectividad transversal y radial del territorio.

Este corredor presta servicio a los siguientes municipios del oriente cántabro, organizados en **dos grandes áreas funcionales**:

- **Área del Asón-Agüera:** Ampuero, Arredondo, Castro-Urdiales, Guriezo, Laredo, Liendo, Limpias, Ramales de la Victoria, Rasines, Ruesga, Soba y Voto, esta área se caracteriza por una disposición en valle que sigue los cauces del Asón y del Agüera. Cuenta con núcleos de tamaño medio y vínculos funcionales con el entorno de Laredo y Castro-Urdiales, que actúan como centros comarcales de servicios, actividad económica y transporte. El transporte público cumple aquí un papel esencial de cohesión territorial y de conexión hacia Santander y el litoral oriental.
- **Área de Trasmiera:** Argoños, Arnuero, Bárcena de Cicero, Bareyo, Colindres, Escalante, Hazas de Cesto, Meruelo, Noja, Ribamontán al Mar, Santoña, Solórzano y otros enclaves costeros y del interior. Se trata de una zona con mezcla de vocación turística, residencial y agrícola, con fuerte estacionalidad en la demanda. Su posición intermedia entre Santander y la zona costera oriental la convierte en un ámbito clave para la estructuración de servicios de transporte público adaptados a flujos variables.

El diseño del Corredor Oriental contempla la conexión directa o intermodal de estos municipios con los principales polos de atracción regionales, en particular con

Santander como capital administrativa-económica, y con **Laredo** y **Castro-Urdiales** como nodos intermedios.



La red propuesta busca garantizar el acceso a servicios esenciales (educación, sanidad, empleo, administración), favorecer la movilidad interna entre áreas costeras e interiores, y

reforzar la conectividad transversal en toda la franja oriental. Se prioriza asimismo la coordinación con la red ferroviaria de cercanías y con otros corredores autonómicos.

Tabla 1: Municipios con parada en el Corredor Oriental y población. (Fuente: elaboración propia)

Municipio	Población 2020	Población 2025	% 2020/2025	Proyección 2030	Proyección 2035
Argoños	1.837	1.873	2.0%	1.910	1.947
Arnuero	2.133	2.272	6.5%	2.420	2.578
Ampuero	4.373	4.471	2.2%	4.571	4.673
Arredondo	470	477	1.5%	484	491
Bárcena de Cicero	4.396	4.735	7.7%	5.100	5.493
Bareyo	2.138	2.133	-0.2%	2.128	2.123
Camargo	30.320	30.388	0.2%	30.456	30.523
Castro-Urdiales	32.993	33.365	1.1%	33.741	34.121
Colindres	8.512	8.536	0.3%	8.560	8.584
Guriezo	2.412	2.458	1.9%	2.505	2.553
Hazas de Cesto	1.643	1.865	13.5%	2.117	2.403
El Astillero	18.089	18.545	2.5%	19.013	19.492
Escalante	758	736	-2.9%	715	694
Laredo	10.992	10.738	-2.3%	10.490	10.248
Liendo	1.213	1.228	1.2%	1.243	1.258
Limpías	1.969	2.004	1.8%	2.040	2.076
Marina de Cudeyo	5.183	5.194	0.2%	5.205	5.216
Medio Cudeyo	7.612	7.674	0.8%	7.737	7.800
Meruelo	2.170	2.301	6.0%	2.440	2.587
Noja	2.648	2.686	1.4%	2.725	2.764
Ribamontán al Mar	4.640	4.624	-0.3%	4.608	4.592
Ribamontán al monte	2.388	2.547	6.7%	2.717	2.898
Ramales de la Victoria	2.906	3.055	5.1%	3.212	3.377
Rasines	961	971	1.0%	981	991
Riotuerto	1.646	1.670	1.5%	1.694	1.719
Ruesga	830	830	0.0%	830	830
Santander	173.375	172.564	-0.5%	171.757	170.954
Santoña	11.013	10.944	-0.6%	10.875	10.807
Solórzano	1.052	1.110	5.5%	1.171	1.236
Soba	1.153	1.075	-6.8%	1.002	934
Voto	2.802	2.947	5.2%	3.100	3.260

2.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

El promedio de viajes diarios (laborables) entre localidades del área de influencia es de 3.522 viajes. Si analizamos como se distribuyen estos viajes en el área de referencia, se revelan patrones de movilidad fuertemente concentrados en unos pocos núcleos emisores y receptores.

En términos de desplazamientos generados, la relación **Santander-Castro** (27% de viajes diarios) es el principal emisor, seguido por la relación **Laredo-Santoña-Noja** (19,7%), **Santander-Somo-Santoña** (16,4%), **Laredo-Ramales** (14%) y **Santander-Santoña** (12%). El resto de los viajes (10,9%) se distribuyen en otros destinos. Esta jerarquía refleja la centralidad funcional de los grandes núcleos del litoral oriental y su papel articulador sobre el eje costero y la Bahía de Santander.

En conjunto, los resultados muestran una estructura territorial con claros centros de gravedad de la movilidad y, al mismo tiempo, denotan que en esta comarca los viajes están más repartidos que en otras, evidenciando dependencias funcionales entre los municipios del entorno y los grandes nodos urbanos y turísticos del corredor.

2.3. SERVICIOS ACTUALES

El listado de líneas actuales regionales que cubren el Corredor Occidental, así como los datos de movimiento de pasajeros (viajeros totales anuales) se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 2: Líneas regionales actuales en el Corredor Oriental. (Fuente: elaboración propia)

Línea	Sublínea	Pasajeros anuales
K4802	Santander_Castro	282.860
K4803	Santander-La Gandara	5.759
K4804	Santander-Santoña(Nacional)	130.725
K4805	Santander_Noja	23.862
K4819	Laredo-Secadura	788
K4815	Laredo-Santoña-Noja	233.472
K4816	Laredo_Ramales	155.168
K4818	Laredo_San Miguel de Aras	7.412
K4820	Laredo _Guriezo	2.998
K4821	Castro Urdiales_ Guriezo	62.320
K4822	Ramales-La Gándara	15
K5301	Santander_Santoña	168.518

K5303	Santander_Isla	6.400
-------	----------------	-------

La nueva ordenación del servicio supondrá una serie de mejoras en la oferta de servicios del ámbito del presente Anteproyecto que se detallan a continuación:

- **Mejora de conexiones** entre localidades del corredor que responden a nuevas demandas de movilidad.
- **Mejora de frecuencia** de servicios entre municipios, con un aumento en el número de expediciones diarias (día laborable medio) de las siguientes relaciones:

Tabla 3: Variación del nivel de oferta entre el mapa actual y el NMC en el Corredor Oriental, numero de expediciones totales (ida + vuelta). (Fuente: elaboración propia)

Relación	Expediciones diarias NMC	Expediciones diarias mapa actual
Santander - Castro	30	15
Laredo - Santander	38	20
Castro – Hospital Laredo	16	10
Santander - Santoña	29	27
Santander - Noja	12	4
Laredo - Secadura	7	4*
Laredo – Santoña	29	19
Laredo - Noja	16	12
Laredo - Rames	16	14
Laredo - San Miguel de Aras	7	5*
Castro Urdiales - Guriezo	18	18
Rames - La Gándara	7	8
Arredondo - Rames	9	10
Santander - Somo	24	24
Noja - Solorzano	7	-
Solares-Somo	8	-

* servicios no todos los días laborables

** En la actualidad algunas conexiones se hace uso de la línea nacional con limitación de plazas disponibles

2.4. TRÁFICOS AUTORIZADOS

Están permitidos todos los tráficos, a excepción de tramos realizados por líneas de cercanías de Santander:

- Prohibición de tráfico de y entre Astillero – Santander, que está asignado a Cercanías de Santander.

2.5. RUTAS

El servicio de transporte de viajeros objeto de este Anteproyecto se estructura en 17 rutas. A estos efectos, se denomina ruta al conjunto de expediciones que atienden el tráfico de idénticos núcleos de población (artículo 73.2 del ROTT).

En la siguiente tabla se presenta el detalle de las rutas que componen el servicio, con indicación para cada ruta de su denominación, longitud en kilómetros, tiempo de recorrido y tipología de vehículo (autobús de más de 55 plazas, autobús de 39-55 plazas y micro de 25 plazas).

Tabla 5: Rutas que conforman el NMC en el Corredor Oriental. (Fuente: elaboración propia)

Ruta	Longitud (km.)	Tiempo de recorrido (min.)	Vehículo
TRONCAL 3 Castro Urdiales-Santander (directo)	72,5	1h 10	más de 55 plazas
L0702 Castro Urdiales-Guriezo	19,8	46	39-55 plazas
L0703 Castro Urdiales-Laredo	28,5	57	39-55 plazas
L0704 Ramales-Arredondo	17	29	Microbús
L0704 Ramales-La Gándara	22,3	35	Microbús
L0704 Laredo-Ramales	24,8	57	39-55 plazas
L0701 Laredo-San Miguel de Aras	18	44	Microbús
L0701 Laredo-Secadura	19,1	43	Microbús
L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo	44,1	1h 40	39-55 plazas
L1101 Santoña-Laredo	23,1	52	39-55 plazas
L1103 Solórzano-Meruelo-Noja	25	1h 02	Microbús
L1103 Solórzano-Meruelo-Somo	26,5	1h 03	Microbús
L1104	22,7	48	Microbús

Somo-Solares			
L1102 Santander-Somo	23,6	46	39-55 plazas
L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña	49,9	1h 54	39-55 plazas
L1105 Santoña-Santander	46,3	1h 02	39-55 plazas
L1106 Laredo-Santander (nacional)	50,5	1h 57	39-55 plazas

2.6. ITINERARIOS

Los itinerarios que componen cada una de las rutas del servicio objeto de este Anteproyecto quedan recogidos en el *Anexo II. Itinerario del servicio público*. En el mismo se señalan las poblaciones en las que se deberá efectuar parada y las distancias parciales y al origen.

A estos efectos, se entiende por itinerario la relación ordenada de localidades o núcleos de población por la que discurre el servicio.

En el Anexo III. Mapa de las rutas se muestra un mapa para cada una de las rutas indicadas en el apartado anterior, así como una relación de los puntos de parada en dicha ruta

2.7. EXPEDICIONES Y CALENDARIOS

El detalle del servicio a prestar en el marco de este Anteproyecto, con indicación de las expediciones y calendarios que, como mínimo, se realizarán en cada una de las rutas se recoge en el *Anexo IV. Expediciones y calendarios*.

A estos efectos, se entenderá por expedición cada circulación independiente con horario diferenciado realizada entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio. Se considera que todos los vehículos que realizan simultáneamente una misma circulación forman parte de una sola expedición (artículo 73 del ROTT).

A los mismos efectos, se entiende por calendario la relación de los días de la semana, mes o año en que se presta el servicio.

2.8. COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS

Coordinación de servicios con transbordo

El Nuevo Mapa Concesional de servicios públicos de transporte regular de viajeros establece servicios con transbordo entre rutas de un mismo corredor o entre rutas de diferentes corredores. Se deberán **facilitar los transbordos dentro del mismo corredor mediante la coordinación de los horarios de las diferentes expediciones**, cuando así se recoja expresamente en el Anexo III de este Anteproyecto, en el que se indicará el nodo de intercambio, así como las rutas para satisfacer las diferentes etapas del viaje.

En cuanto a la coordinación con servicios locales, se favorecerá la conexión entre ellos permitiendo los transbordos cuando sea necesario. El Anexo IV podrá establecer la necesidad de garantizar la coordinación horaria con servicios locales en determinados nodos o rutas.

Para todos estos tráficos con intercambio se promoverá una coordinación de horarios que permita la realización del viaje en el menor tiempo posible.

Por su parte, la Administración podrá, previa audiencia al contratista, imponer medidas de coordinación con otros contratos al objeto de mejorar el servicio al usuario.

Coordinación con otros modos de transporte

Al objeto de facilitar la intermodalidad y la conectividad con otros modos de transporte público, el servicio objeto de este Anteproyecto deberá potenciar la coordinación física con los servicios ferroviarios de cercanías.

3. MEDIOS NECESARIOS PARA LA EXPLOTACIÓN

A partir de los itinerarios y el número de expediciones asociadas a cada ruta, se calcula el total de kilómetros recorridos anualmente, así como el número de horas de rodadura. Sobre estas magnitudes se aplica un incremento del 5% adicional para considerar los trayectos en vacío, tanto en kilómetros como en horas.

Tabla 6: Kilómetros y horas anuales de las rutas del NMC en el Corredor Oriental. (Fuente: elaboración propia)

Ruta	Km. anuales	Horas de servicio
TRONCAL 3 Castro Urdiales-Santander (directo)	720.663	11.709
L0702 Castro Urdiales-Guriezo	272.134	9.553

L0703 Castro Urdiales-Laredo		
L0704 Ramales-Arredondo	200.120	6.992
L0704 Ramales-La Gándara		
L0704 Laredo-Ramales		
L0701 Laredo-San Miguel de Aras	82.132	3.363
L0701 Laredo-Secadura		
L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo	307.253	12.134
L1101 Santoña-Laredo		
L1103 Solórzano-Meruelo-Noja	115.137	4.489
L1103 Solórzano-Meruelo-Somo		
L1104 Somo-Solares	56.321	2.035
L1102 Santander-Somo	286.129	10.869
L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña		
L1105 Santoña-Santander	243.504	5.631
L1106 Laredo-Santander (nacional)	139.526	5.338

3.1. VEHÍCULOS

A partir de los kilómetros ofertados y los horarios previstos, se determina el número mínimo de vehículos necesarios para operar el servicio, el cual asciende a:

Tabla 7: Número mínimo de vehículos para el NMC en el Corredor Oriental. (Fuente: elaboración propia)

Nº de vehículos	Nº de plazas
3	Mas de 55 plazas
15	39-55 plazas

3.2. PERSONAL

El personal adscrito al servicio será el necesario para su correcta prestación, de acuerdo con las condiciones requeridas en los pliegos y las adicionales contenidas en la oferta del adjudicatario, debiendo cumplir el mismo con todos los requisitos exigidos en la normativa laboral de aplicación.

La dotación mínima de personal, conforme a lo establecido por el artículo 64.4 del ROTT, estará formada exclusivamente por conductores, cuyo número se obtiene del siguiente modo:

- El número de horas anuales del servicio para el conjunto de las rutas se incrementa en un 5%, en concepto de toma y deje obteniéndose así el número de horas anuales efectivas.
- Las horas de trabajo anuales efectivas por conductor se obtienen reduciendo las horas anuales de trabajo señaladas en el Observatorio de Costes del Transporte Discrecional de Viajeros en Autocar (1.795 horas) un 5% en concepto de absentismo.
- El número de conductores se obtiene como el cociente entre el número de horas anuales efectivas del servicio y el número de horas de trabajo anuales efectivas por conductor. La cifra anterior se redondeará al siguiente número entero.

De esta manera, la dotación mínima de personal que se deberá adscribir obligatoriamente a la prestación del servicio objeto de este Anteproyecto es de **45 conductores**, sin perjuicio de que el adjudicatario pueda adscribir todo el personal que considere necesario o pertinente por encima de la indicada dotación.

4. ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL

La estimación de la demanda potencial se ha realizado partiendo de un escenario base 2025 construido a partir de la matriz origen–destino actualizada, expresada tanto en número de viajeros como en el indicador agregado de movilidad viajeros*km.

Esta base se ha depurado para asegurar consistencia y se ha ajustado incorporando, de forma previa a cualquier proyección, los efectos esperados del nuevo sistema propuesto (mejoras de accesibilidad, tiempos de viaje y conectividad, entre otros), de modo que la demanda de referencia ya refleje las condiciones operativas futuras.

Sobre esta base, se han calibrado dos modelos de crecimiento tendencial vinculados a la evolución del Producto Interior Bruto (PIB), empleando series históricas y relaciones macro–demanda para capturar la sensibilidad de los desplazamientos a los cambios en la actividad

económica. Con dichos modelos se han definido dos trayectorias de proyección: un escenario pesimista, que adopta hipótesis conservadoras de crecimiento del PIB, respuestas más contenidas de la demanda y una implantación progresiva de las mejoras; y un escenario optimista, que contempla un mayor dinamismo económico, una respuesta más acusada de la demanda y una materialización temprana y plena de las mejoras operativas.

En ambos casos, los resultados son los mostrados en la siguiente tabla.

Tabla 8: Demanda Potencial. (Fuente: elaboración propia)

Año		Viajeros	Viajeros-km
2025		1.134.312	34.538.275
2030	Esc.1 2,5 %	1.162.670	35.401.732
	Esc.2 7,5 %	1.219.385	37.128.646
2035	Esc.1 5,0 %	1.191.027	36.265.189
	Esc.2 15,0 %	1.304.459	39.719.016

5. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO

5.1. Costes directos e indirectos

El coste unitario de personal se calcula como el promedio del coste de personal, referido exclusivamente al personal de conducción e incluido en el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar Nº 42, de en julio de 2025.

El **coste total de personal** se obtiene como el producto del coste unitario por el número mínimo de conductores calculados en el apartado 3.2.

A continuación, se incluye una tabla resumen de los costes de personal de conducción considerados, actualizados a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 9: Costes de Personal. (Fuente: elaboración propia)

Personal	Año 1
Horas de servicio	72.113
Horas conductor-año	1.795
% Incremento Hrs. por toma y deje, posicionamiento, etc.	5,00%
% Minoración Hrs. por absentismo e incapacidad temporal	5,00%
Número de conductores	45
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y dietas)	36.783,34 €

El coste unitario fijo por conceptos como costes de amortización, de financiación, seguros, etc. se obtiene del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar Nº 42, de en julio de 2025, para el tipo de vehículo considerado.

El **coste total fijo** se obtiene como el producto del coste unitario por el número mínimo de vehículos calculados en el apartado 3.1.

A continuación, se incluye una tabla resumen de los costes fijos considerados, actualizados a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 10: Costes Fijos. (Fuente: elaboración propia)

Costes fijos	Año 1
Numero de buses más de 55 plazas	3
Coste unitario fijo del bus más de 55 plazas	25.451,96 €
Numero de buses de 39-55 plazas	15
Coste unitario fijo del bus	22.560,75 €
Numero de microbuses	3
Coste unitario fijo del microbús	9.177,10 €

El coste unitario de rodadura por conceptos como costes de combustible, lubricantes, neumáticos, etc. se obtiene del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar Nº 42, de en julio de 2025, para el tipo de vehículo considerado.

El **coste total de rodadura** se obtiene como el producto del coste unitario por el número de kilómetros calculados anteriormente.

A continuación, se incluye una tabla resumen de los costes fijos considerados, actualizados a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 11: Costes de Rodadura. (Fuente: elaboración propia)

Costes de rodadura	Año 1
% Incremento kms. por toma y deje, posicionamiento, etc.	5,00%
Kilómetros anuales de buses de más de 55 plazas	720.663
Coste unitario de rodadura para buses de más de 55 plazas	0,6709 €/km
Kilómetros anuales de buses de 39-55 plazas	1.448.666
Coste unitario de rodadura para buses de 39-55 plazas	0,6016 €/km
Kilómetros anuales de microbús	253.590
Coste unitario de rodadura para microbuses	0,3123 €/km

Finalmente se estiman unos costes indirectos del 12,5 % del total de los costes directos.

Tabla 12: Costes Totales del NMC en el Corredor Oriental. (Fuente: elaboración propia)

Ruta	Coste total	Coste por kilometro
TRONCAL 3 Castro Urdiales-Santander (directo)	955.345,04 €	1,26 €
L0702 Castro Urdiales-Guriezo	512.936,71 €	1,88 €
L0703 Castro Urdiales-Laredo		
L0704 Ramales-Arredondo	371.127,02 €	1,85 €
L0704 Ramales-La Gándara		
L0704 Laredo-Ramales		
L0701 Laredo-San Miguel de Aras	126.317,44 €	1,54 €
L0701 Laredo-Secadura		
L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo	603.657,27 €	1,96 €
L1101 Santoña-Laredo		
L1103 Solórzano-Meruelo-Noja	167.185,59 €	2,97 €
L1103 Solórzano-Meruelo-Somo		
L1104 Somo-Solares	82.956,52 €	1,47 €
L1102 Santander-Somo	556.413,77 €	1,94 €
L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña		
L1105 Santoña-Santander	367.277,32 €	1,51 €
L1106 Laredo-Santander (nacional)	285.923,97 €	2,05 €

A este coste se añade el 6% de Beneficio Industrial, lo que hace un coste total de **4.270.889,09 €**

5.2. Previsión de ingresos

En base al anterior coste 4.270.889,09 € y con la previsión de viajeros-km en el año base, la tarifa de equilibrio es de **0,1237 €**.

En la siguiente tabla se recoge un análisis de variación de la demanda (-15% + 15%) con una variación de la tarifa (-15% +15%) en relación al equilibrio entre Coste anual e Ingreso anual.

$$\text{Coste} - \text{Ingreso} = \text{Coste} - (\text{demanda viajeros-km} * \text{tarifa})$$

Viajeros*km	Variación de tarifa						
	0.1060 €	0.1116 €	0.1175 €	0.1237 €	0.1298 €	0.1363 €	0.1431 €
29612253	1 131 393 €	966 157 €	792 223 €	609 136 €	426 048 €	233 806 €	31 952 €
31170793	966 157 €	792 223 €	609 136 €	416 412 €	223 688 €	21 328 €	-191 150 €
32811361	792 223 €	609 136 €	416 412 €	213 544 €	10 677 €	-202 333 €	-425 994 €
34538275	609 136 €	416 412 €	213 544 €	0 €	-213 544 €	-437 766 €	-673 199 €
36265189	426 048 €	223 688 €	10 677 €	-213 544 €	-437 766 €	-673 199 €	-920 403 €
38078448	233 806 €	21 328 €	-202 333 €	-437 766 €	-673 199 €	-920 403 €	-1 179 968 €
39982370	31 952 €	-191 150 €	-425 994 €	-673 199 €	-920 403 €	-1 179 968 €	-1 452 511 €

6. ANEXOS

ANEXO I: TRÁFICOS A REALIZAR

TRÁFICOS DIRECTOS, por cada ruta, salvo las prohibiciones indicadas.

LINEA	PROHIBICION
TRONCAL 3 Castro Urdiales-Santander (directo)	Sin prohibición
L0702 Castro Urdiales-Guriezo	Sin prohibición
L0703 Castro Urdiales-Laredo	Sin prohibición
L0704 Ramales-Arredondo	Sin prohibición
L0704 Ramales-La Gándara	Sin prohibición
L0704 Laredo-Ramales	Sin prohibición
L0701 Laredo-San Miguel de Aras	Sin prohibición
L0701 Laredo-Secadura	Sin prohibición
L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo	Sin prohibición
L1101 Santoña-Laredo	Sin prohibición
L1103 Solórzano-Meruelo-Noja	Sin prohibición
L1103 Solórzano-Meruelo-Somo	Sin prohibición
L1104 Somo-Solares	Prohibición tráfico de y entre Puente Agüero-Solares
L1102 Santander-Somo	Prohibición tráfico de y entre Astillero-Santander
L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña	Prohibición tráfico de y entre Astillero-Santander
L1105 Santoña-Santander	Sin prohibición
L1106 Laredo-Santander (nacional)	Prohibición tráfico de y entre Astillero-Santander. Prohibición tráfico de y entre Hoznayo-Solares

*Además de los tramos coincidentes con transporte urbano en Santander y Castro-Urdiales

ANEXO II: ITINERARIO DEL SERVICIO PÚBLICO

Todas las localidades incluidas en las rutas del servicio objeto de este Anteproyecto se atenderán de forma permanente.

Ruta	Localidad
TRONCAL 3 Castro Urdiales-Santander (directo)	Castro Urdiales
	Laredo
	Solares
	Santander
L0702 Castro Urdiales-Guriezo	Castro Urdiales
	Allendelegua
	Cerdigo
	Islares
	Nocina
	Rioseco
	Lendagua
	Tresagua
	El Puente
	Trebusto
L0703 Castro Urdiales-Laredo	Castro Urdiales
	Allendelegua
	Cerdigo
	Islares
	Nocina
	Oriñón
	Mollaneda

	Laredo
L0704 Ramales-Arredondo	Ramales
	Valle
	Ogarrio
	Riba
	Arredondo
L0704 Laredo-Ramales	Laredo
	La Pesquera
	Colindres
	Limpias
	Ampuero
	Rocillo
	Cereceda
	Rasines
	El Cerro
	Gibaja
	Ramales
L0701 Laredo-San Miguel de Aras	Laredo
	La Pesquera
	Colindres
	Treto
	Carasa
	Rada
	Bádames
	San Pantaleón de Aras
	San Miguel de Aras
L0701 Laredo-Secadura	Laredo
	La Pesquera
	Colindres
	Treto
	Carasa
	Rada
	Bádames
	San Mames de Aras

	Secadura
L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo	Ajo
	Bareyo
	Arnuero
	Noja
	Castillo
	Argoños
	Santoña
	Berria-El Dueso
	Argoños
	Escalante
	Gama
	Bárcena Cicero
	Cicero
	Treto
	Colindres
	La Pesquera
	Laredo
L1101 Santoña-Laredo	Santoña
	Berria-El Dueso
	Argoños
	Escalante
	Gama
	Bárcena Cicero
	Cicero
	Treto
	Colindres
	La Pesquera
	Laredo
L1103 Solórzano-Meruelo-Noja	Solorzano
	Hazas de Cesto
	Beranga
	San Mames de Meruelo
	El Mazo

	San Miguel de Meruelo
	Arnuero
	Isla
	Soano
	Noja
L1103 Noja-Meruelo-Somo	Noja
	Castillo
	San Mames de Aras
	El Mazo
	San Miguel de Meruelo
	Güemes
	Galizano
	Castanedo
	Loredo
	Somo
L1104 Somo-Solares	Somo
	Loredo
	Langre
	Galizano
	Carriazo
	Castanedo
	Suesa
	Cubas
	Puente Agüero
	Orejo
	Solares
L1102 Santander-Somo	Santander
	Maliaño
	Astillero
	Pontejos
	Gajano
	Rubayo
	Elechas
	Pedreña

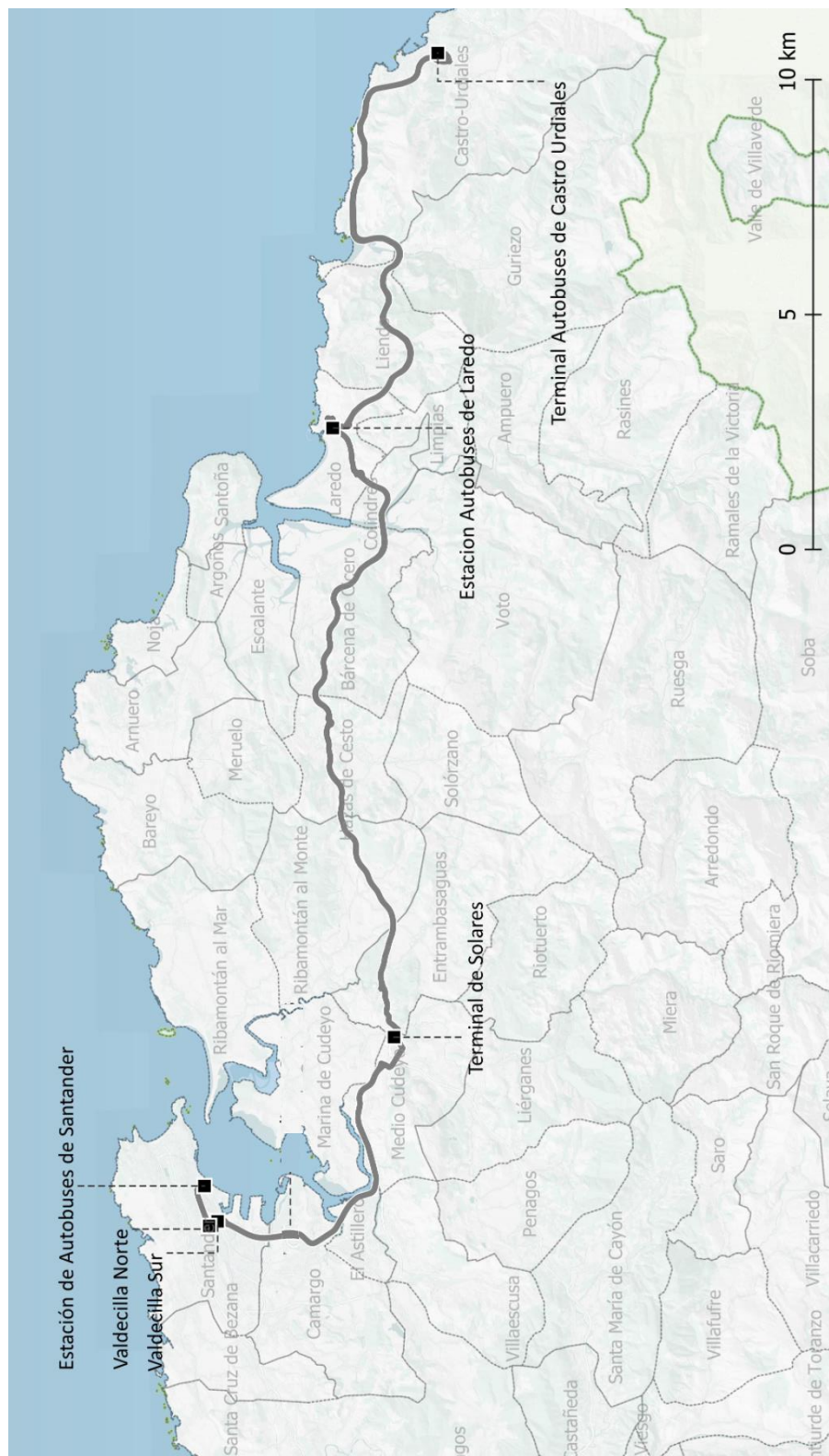
	Somo
L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña	Santander
	Maliaño
	Astillero
	Pontejos
	Gajano
	Rubayo
	Elechas
	Pedreña
	Somo
	Loredo
	Castanedo
	Galizano
	Ajo
	Bareyo
	Arnuero
	Noja
	Castillo
	Argoños
	Berria-El Dueso
	Santoña
L1105 Santoña-Santander	Santoña
	Argoños
	Ancillo
	Escalante
	Gama
	Ambrosero
	Beranga
	Solares
	Santander
L1106 Laredo-Santander (nacional)	Laredo
	Colindres
	Treto
	Cicero

	Bárcena Cicero
	Gama
	Ambrosero
	Beranga
	Praves
	Anero
	Hoznayo
	El Bosque
	Solares
	Heras
	Astillero
	Maliaño
	Santander

ANEXO III: ITINERARIOS

- TRONCAL 3 Castro Urdiales-Santander (directo)
- L0702 Castro Urdiales-Guriezo
- L0703 Castro Urdiales-Laredo
- L0704 Ramales-Arredondo
- L0704 Ramales-La Gándara
- L0704 Laredo-Ramales
- L0701 Laredo-San Miguel de Aras
- L0701 Laredo-Secadura
- L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo
- L1101 Santoña-Laredo
- L1103 Solórzano-Meruelo-Noja
- L1103 Solórzano-Meruelo-Somo
- L1104 Somo-Solares
- L1102 Santander-Somo
- L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña
- L1105 Santoña-Santander
- L1106 Laredo-Santander (nacional)

TRONCAL 3 Castro-Urdiales-Santander (directo)

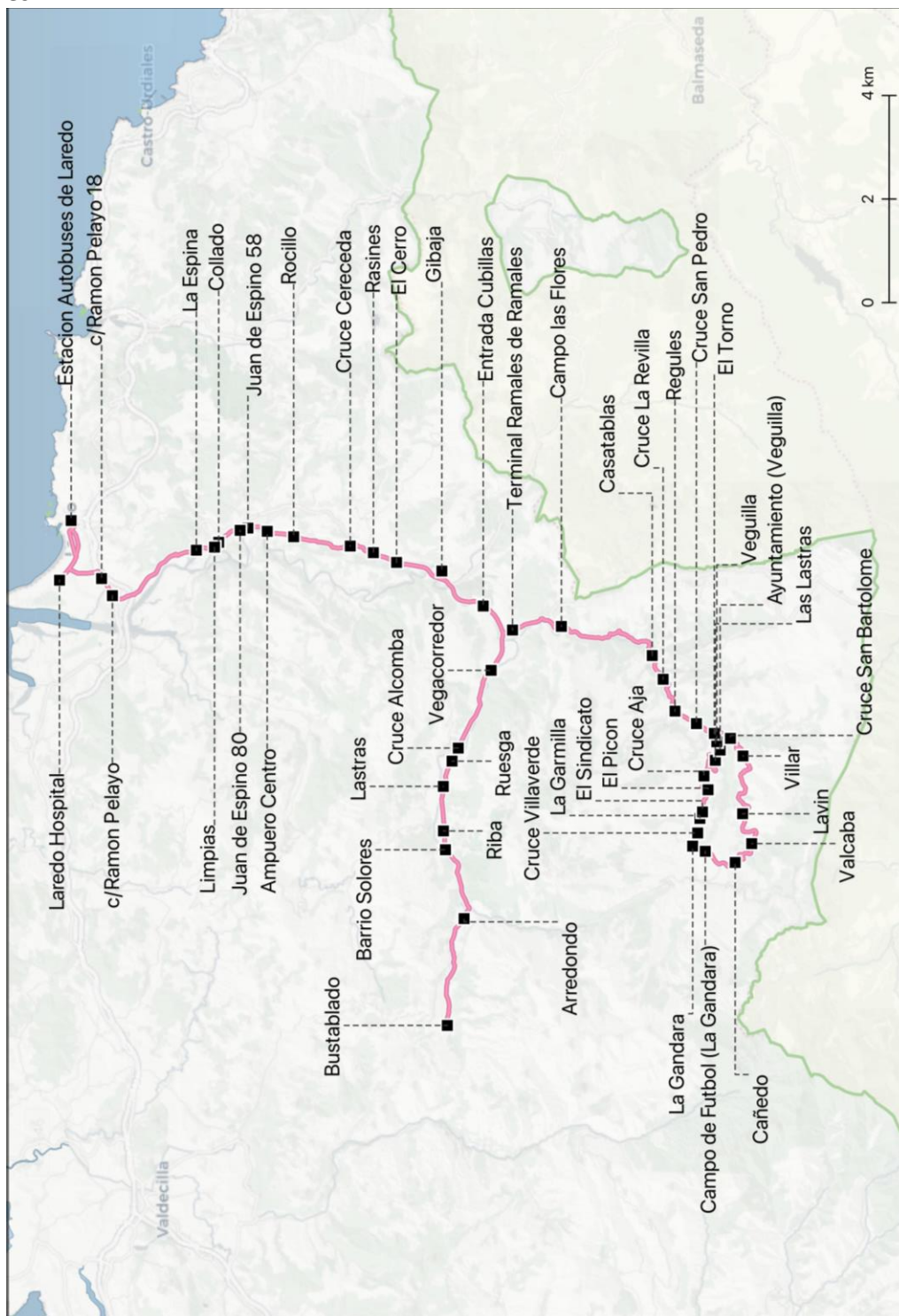


L0702 Castro Urdiales-Guriezo y L0703 Castro Urdiales-Laredo
 Conexión en **Castro-Urdiales y Laredo con TRONCAL 3** para conexiones con Santander,
 Solares y Laredo/Castro-Urdiales.

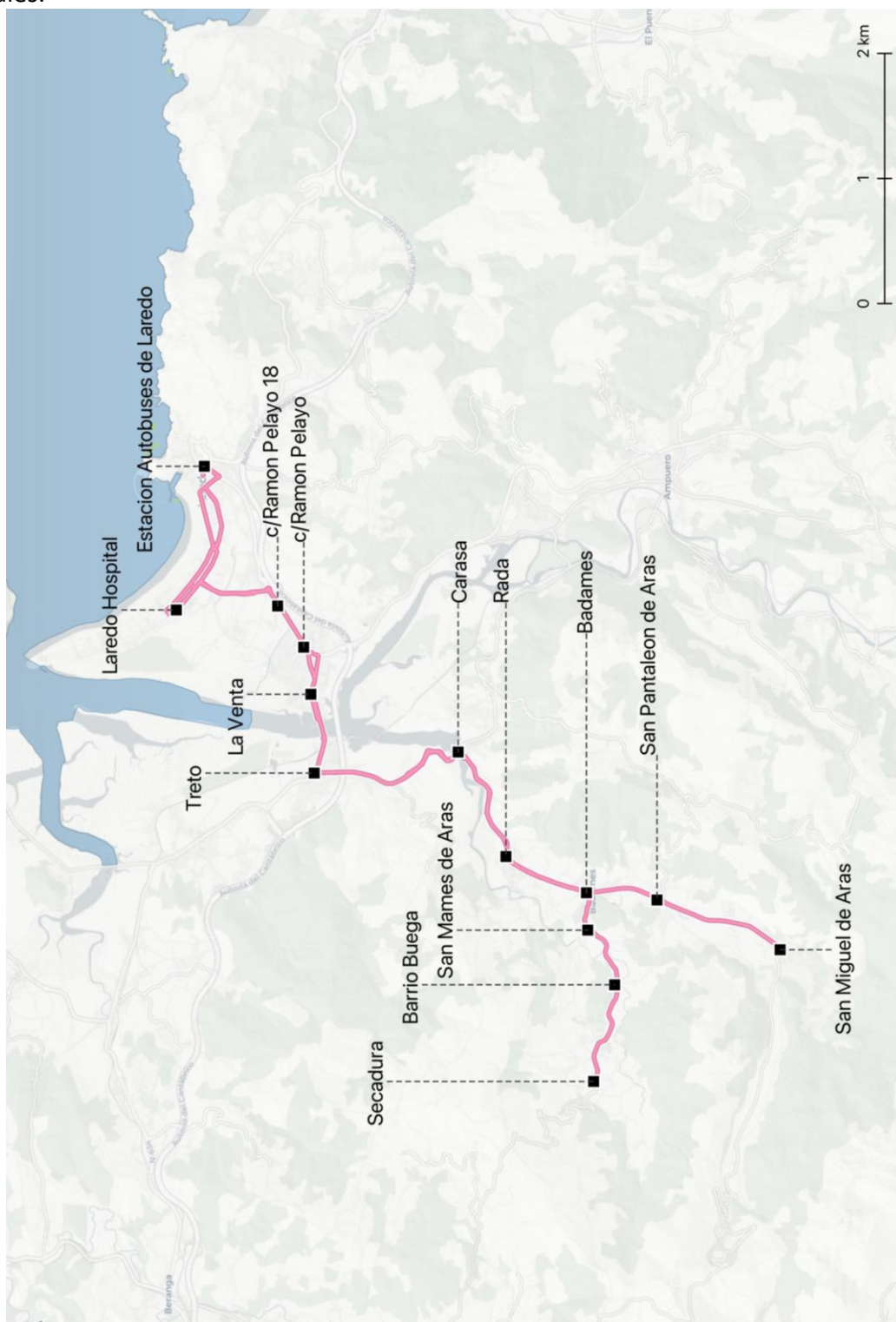


L0704 Ramales-Arredondo y L0704 Ramales-La Gándara y L0704 Laredo-Ramales

Conexión en **Laredo** con **TRONCAL 3** para conexiones con Santander, Solares y Castro-Urdiales.

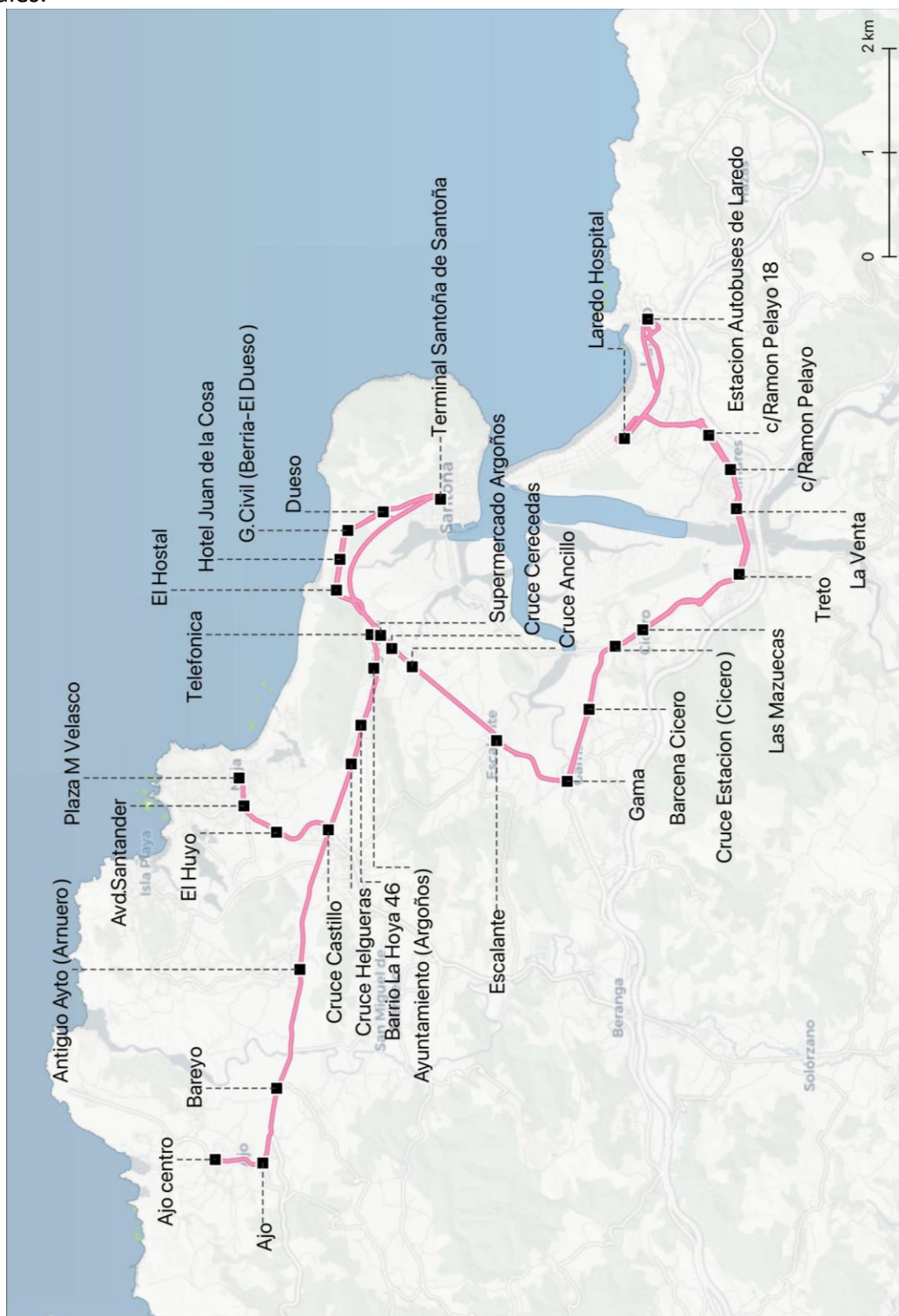


L0701 Laredo-San Miguel de Aras y L0701 Laredo-Secadura
 Conexión en **Laredo con TRONCAL 3** para conexiones con Santander, Solares y Castro-Urdiales.



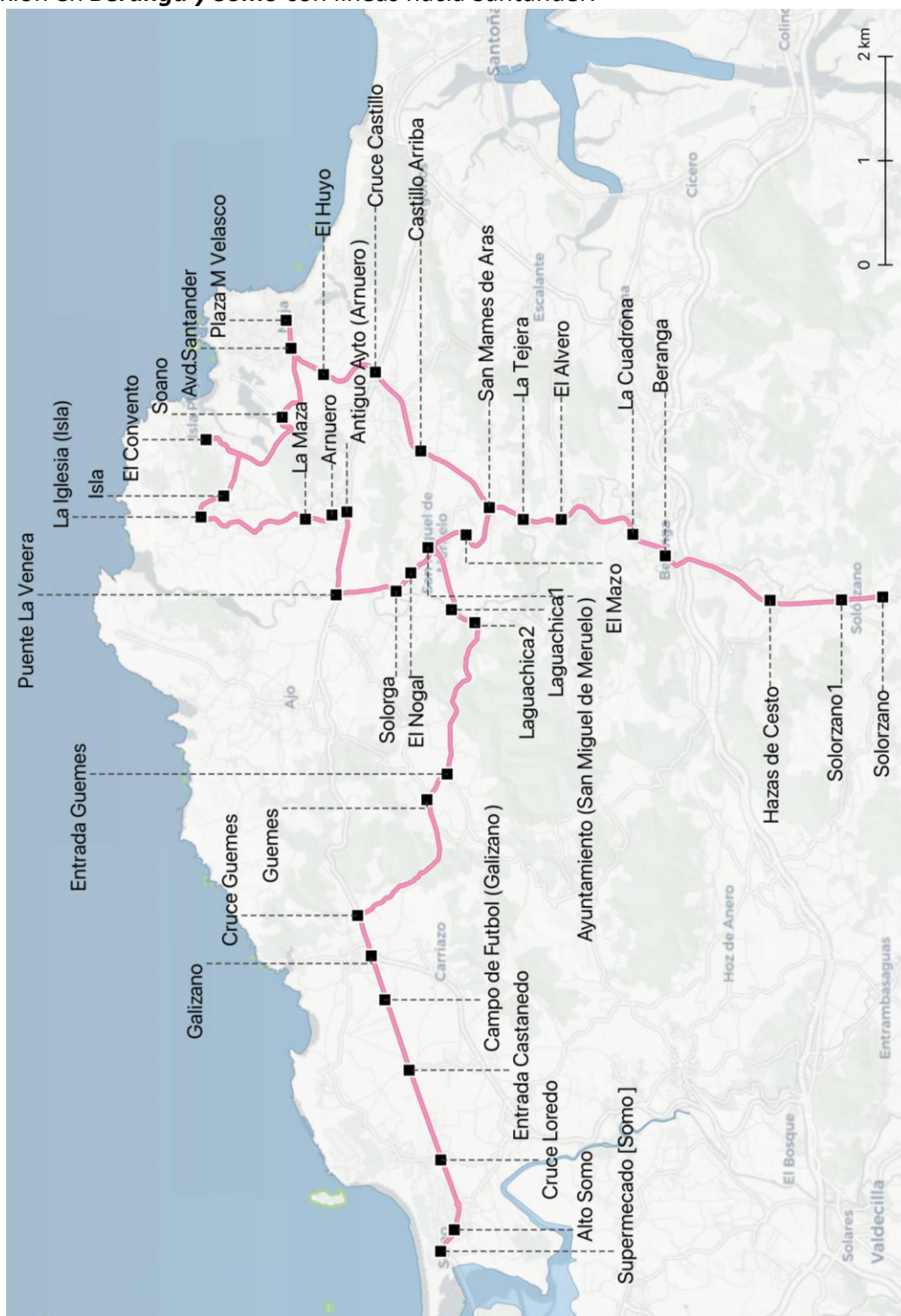
L1101 Ajo-Isla-Noja-Santoña-Laredo y L1101 Santoña-Laredo

Conexión en **Laredo con TRONCAL 3** para conexiones con Santander, Solares y Castro-Urdiales.



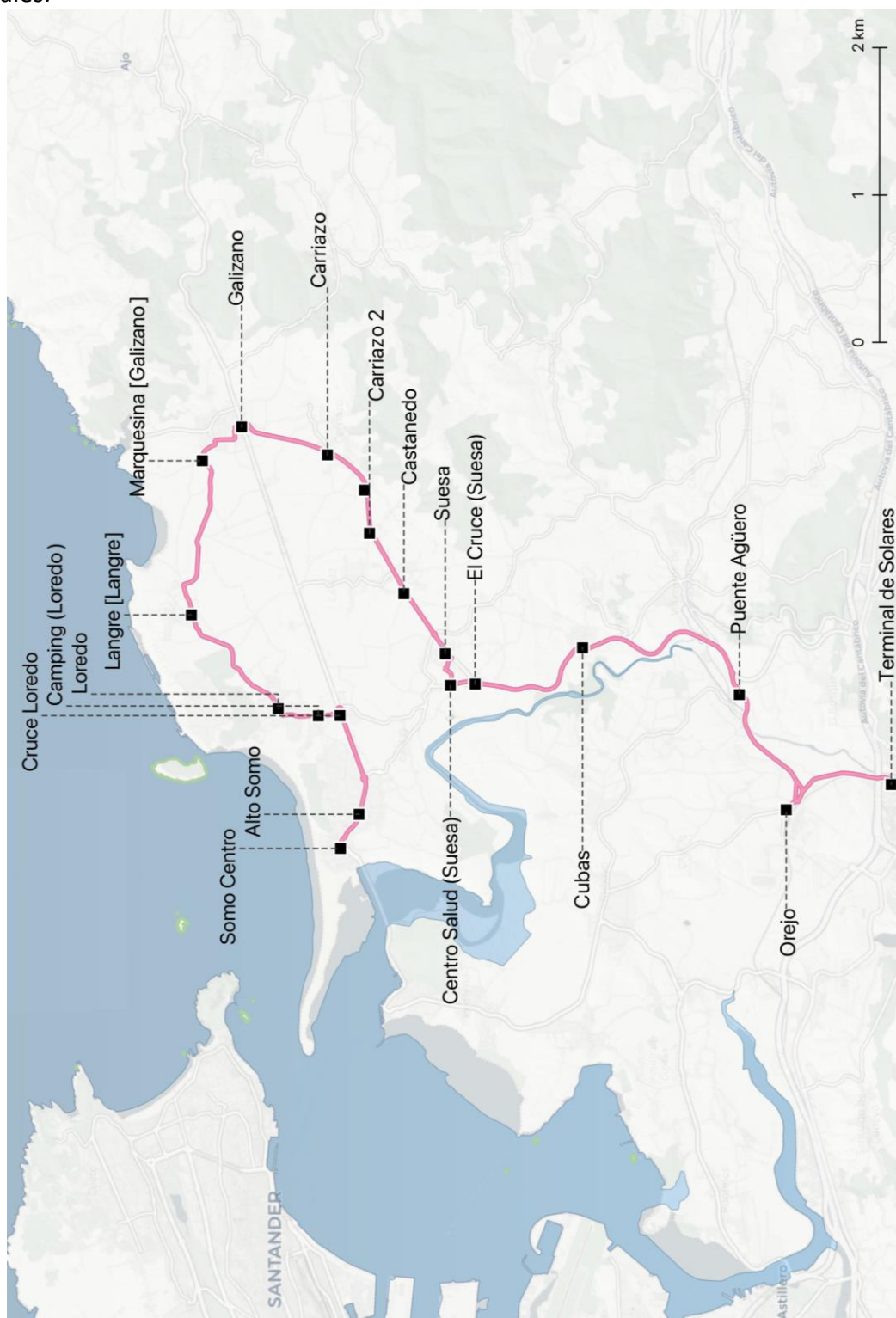
L1103 Solórzano-Meruelo-Noja y L1103 Solórzano-Meruelo-Somo

Conexión en **Beranga y Somo** con líneas hacia Santander.

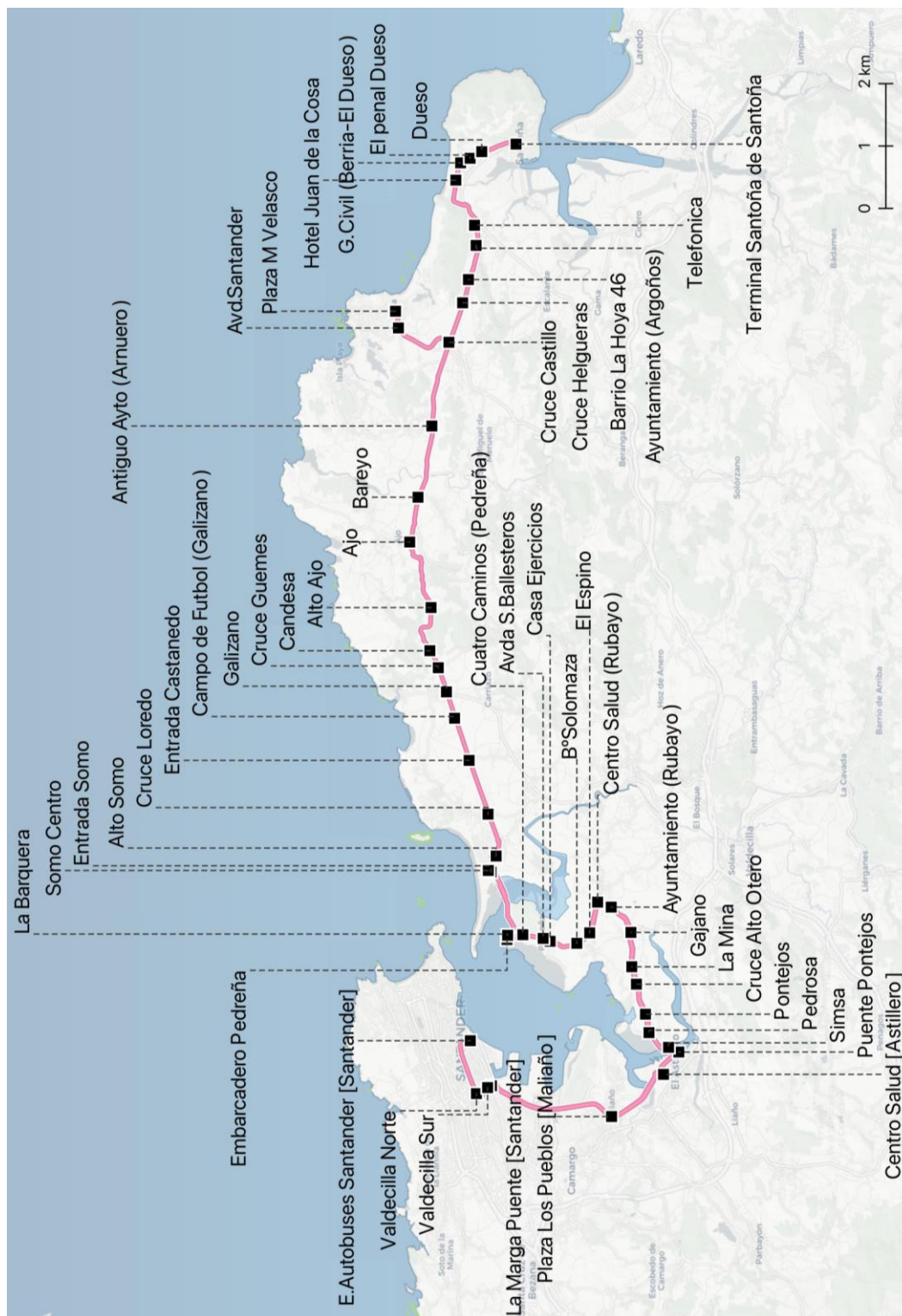


L1104 Somo-Solares

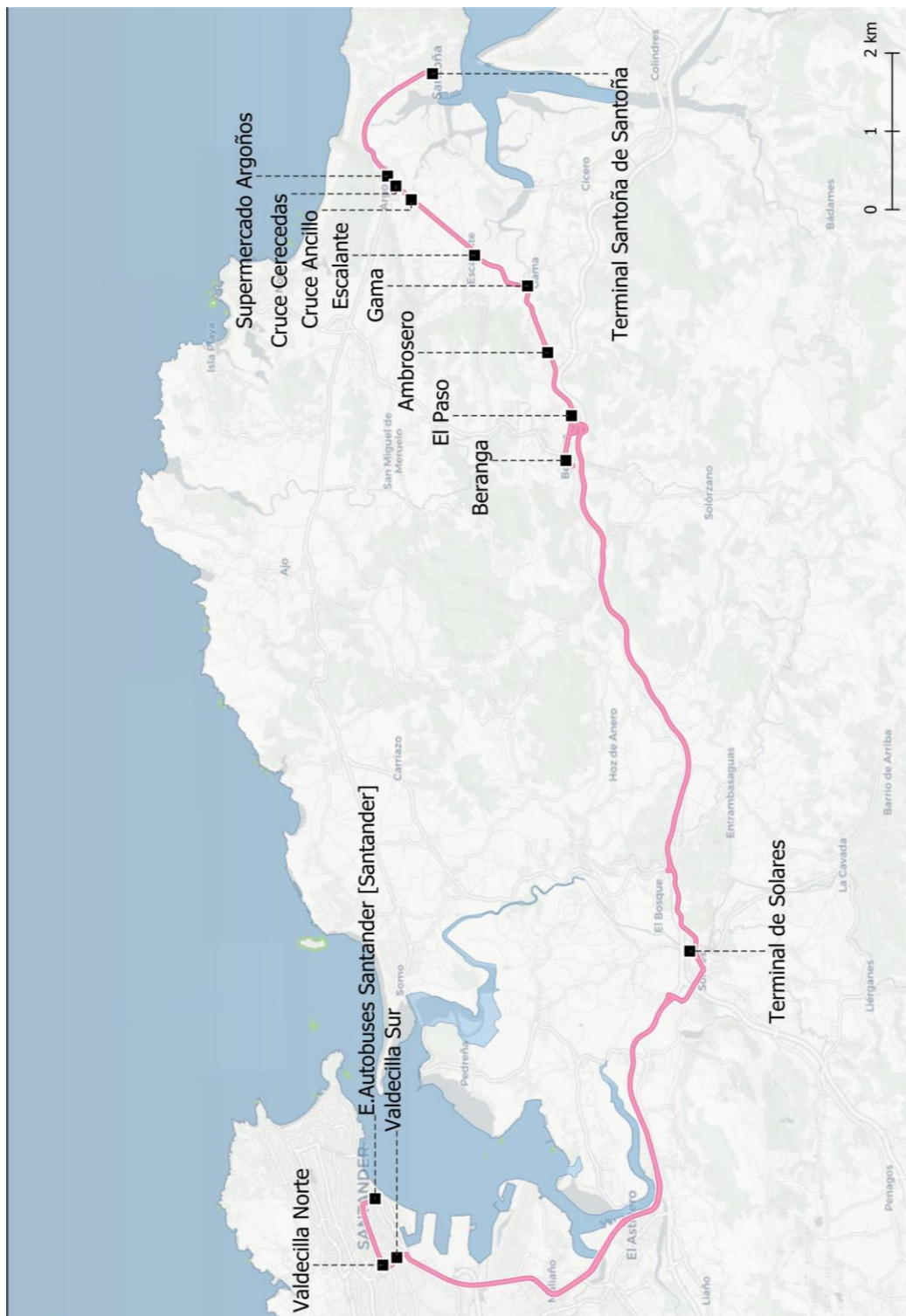
Conexión en **Solares con TRONCAL 3** para conexiones con Santander, Laredo y Castro-Urdiales.



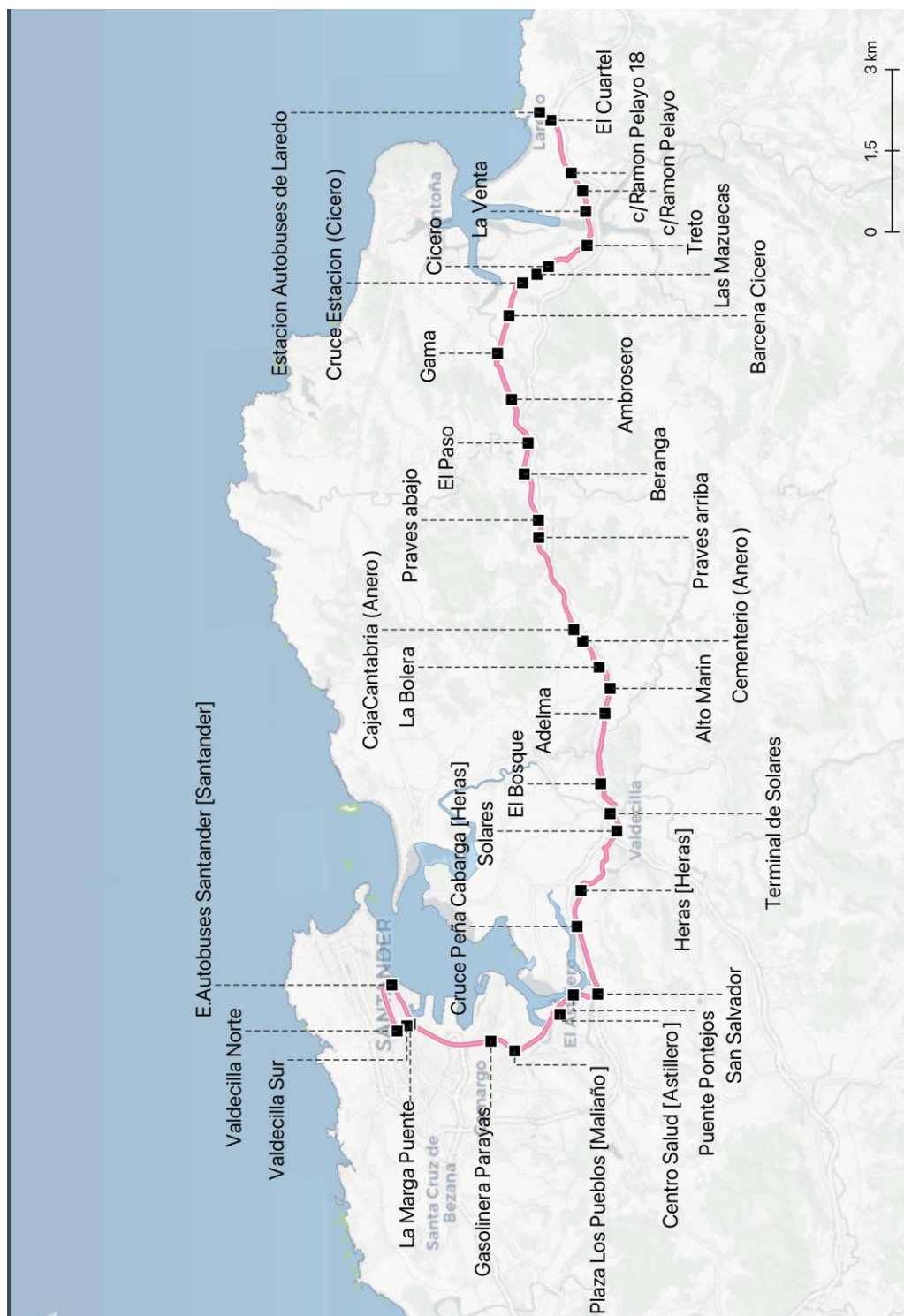
L1102 Santander-Somo y L1102 Santander-Ajo-Isla-Noja-Santoña



L1105 Santoña-Santander



L1106 Laredo-Santander (nacional)



ANEXO IV: EXPEDICIONES Y CALENDARIOS

Las expediciones recogidas en las tablas siguientes representan la oferta de servicio a prestar con carácter general durante todo el año. Dichas expediciones se encuentran diferenciadas por tipo de día (laborable y sábado-domingo-festivo) y por sentido de la marcha, conforme a lo indicado en cada una de las tablas.

En relación con el servicio de transporte a la universidad, el presente documento se limita a establecer las líneas en las que deberá ofertarse dicho servicio especial (*), que se programará preferentemente en las franjas horarias de mayor afluencia hacia y desde el campus y se identificará de forma diferenciada en las tablas de expediciones y en la información al usuario, sin concretar en esta fase el número de expediciones ni su programación detallada

Sin perjuicio de lo anterior, durante el período estival se establecerán servicios complementarios en las líneas que se indiquen expresamente (**), con el objeto de adecuar la oferta a la demanda estacional, limitándose el presente documento a establecer dichas líneas sin concretar en esta fase el número de expediciones ni su programación detallada.

La configuración definitiva de estos servicios universitarios y/o estivales (frecuencias, horarios y, en su caso, refuerzos) se determinará en coordinación con el órgano de contratación, en función de la demanda prevista y de las necesidades específicas detectadas durante dicho período.

RUTA	DENOMINACIÓN	SENTIDO	N.º	DESCRIPCIÓN
TRONCAL 3 *	Castro Urdiales-Santander	Ida	15	Laborable
		Vuelta	15	Laborable
		Ida	10	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	10	Sábado ,Domingo, Festivo

RUTA	DENOMINACIÓN	SENTIDO	N.º	DESCRIPCIÓN
L0701	San Miguel de Aras - Laredo	Ida	4	Laborable
		Vuelta	3	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo

	Secadura - Laredo	Ida	4	Laborable
		Vuelta	3	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
L0702	Guriezo- Castro Urdiales	Ida	9	Laborable
		Vuelta	9	Laborable
		Ida	6	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	6	Sábado ,Domingo, Festivo
L0703	Castro Urdiales - Laredo	Ida	8	Laborable
		Vuelta	8	Laborable
		Ida	6	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	5	Sábado ,Domingo, Festivo
L0704 **	Laredo - Ramales de la Victoria	Ida	8	Laborable
		Vuelta	8	Laborable
		Ida	4	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	4	Sábado ,Domingo, Festivo
	Arredondo - Ramales de la Victoria	Ida	5	Laborable
		Vuelta	4	Laborable
	La Gándara - Ramales de la Victoria	Ida	4	Laborable
		Vuelta	3	Laborable

RUTA	DENOMINACIÓN	SENTIDO	N.º	DESCRIPCIÓN
L1101	Laredo-Santoña	Ida	7	Laborable
		Vuelta	6	Laborable
		Ida	7	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	6	Sábado ,Domingo, Festivo
	Laredo-Santoña-Noja	Ida	5	Laborable
		Vuelta	6	Laborable
		Ida	3	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	3	Sábado ,Domingo, Festivo
	Laredo-Santoña-Noja-Ajo	Ida	2	Laborable
		Vuelta	3	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
L1102 **	Santander-Somo	Ida	6	Laborable
		Vuelta	6	Laborable

		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
	Santander-Somo-Santoña	Ida	6	Laborable
		Vuelta	6	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
L1103 **	Noja-Meruelo-Isla-Somo	Ida	4	Laborable
		Vuelta	4	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
	Noja-Meruelo-Solórzano	Ida	3	Laborable
		Vuelta	4	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
L1104 **	Solares-Somo	Ida	4	Laborable
		Vuelta	4	Laborable
		Ida	2	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	2	Sábado ,Domingo, Festivo
L1105 *	Santoña-Santander	Ida	9	Laborable
		Vuelta	8	Laborable
		Ida	4	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	4	Sábado ,Domingo, Festivo
L1106	Laredo – Santander (nacional)	Ida	4	Laborable
		Vuelta	4	Laborable
		Ida	3	Sábado ,Domingo, Festivo
		Vuelta	3	Sábado ,Domingo, Festivo