



Este documento se ha obtenido directamente del original que contenía la firma auténtica y, para evitar el acceso a datos personales protegidos, se ha ocultado el código que permitiría acceder al original.



INFORME SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA PROYECTOS DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

CM-11 a CM-71

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1 INTRODUCCIÓN.....	3
1.1 CONTEXTO DE LOS ANTEPROYECTOS DEL NUEVO MAPA CONCESIONAL	3
1.2 PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y PLAZO DE PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES	4
1.3 OBJETO DEL INFORME	4
2 MARCO NORMATIVO	5
2.1 NORMATIVA APLICABLE.....	5
2.2 CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS LEGALES EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN	5
3 ALEGACIONES PRESENTADAS.....	7
3.1 RESUMEN DE LAS ALEGACIONES.....	7
3.2 CLASIFICACIÓN DE LAS ALEGACIONES	7
3.2.1 Clasificación por tipo de alegante.....	7
3.2.2 Clasificación por anteproyecto afectado.....	9
3.2.3 Clasificación por temática	10
4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN APLICADOS	12
5 ANÁLISIS Y PROPUESTA DE LAS ALEGACIONES ACEPTADAS TOTAL O PARCIALMENTE.....	14
5.1 ALEGACIONES RELATIVAS A SERVICIOS	14
5.2 ALEGACIONES RELATIVAS A MATERIAL MÓVIL	15
5.3 ALEGACIONES RELATIVAS A ITS	16
5.4 ALEGACIONES RELATIVAS AL ÁMBITO FINANCIERO	19
5.5 ALEGACIONES RELATIVAS A DEMANDA E INGRESOS	21
5.6 ALEGACIONES GENERALES	21
6 PROPUESTA DE MODIFICACIONES A LOS ANTEPROYECTOS DEL MAPA CONCESIONAL.....	23
6.1 CAMBIOS QUE AFECTAN A TODOS LOS CONTRATOS.....	23
6.2 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-11	28
6.3 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-12	28



6.4	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-21	29
6.5	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-22	29
6.6	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-23	30
6.7	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-24	30
6.8	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-31	31
6.9	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-32	32
6.10	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-41	32
6.11	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-42	33
6.12	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-43	34
6.13	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-51	34
6.14	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-52	35
6.15	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-53	36
6.16	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-61	36
6.17	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-62	37
6.18	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-63	37
6.19	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-64	38
6.20	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-65	39
6.21	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-66	39
6.22	CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-71	40
7	CONCLUSIONES	41



1 INTRODUCCIÓN

1.1 CONTEXTO DE LOS ANTEPROYECTOS DEL NUEVO MAPA CONCESIONAL

El Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid (en adelante, CRTM) es la Autoridad de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, la cual aglutina las competencias de la Comunidad y de la totalidad de los ayuntamientos de la región en materia de transporte público regular y la gestión integrada del sistema de transporte público en dicho territorio.

Ante la próxima finalización del plazo de vigencia de los títulos concesionales de transporte público regular permanente de viajeros de uso general por carretera prestados en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid (prevista para el 1 de diciembre de 2026), el CRTM ha iniciado un proceso de renovación del sistema concesional para el establecimiento de los nuevos servicios de transporte público. Estos servicios, considerados de carácter esencial, deben ser sometidos, de conformidad con la normativa vigente, a un proceso de licitación pública.

La legislación estatal en materia de transporte terrestre —concretamente el artículo 70.1 de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y el artículo 63 del Real Decreto 1211/1990 (ROTT)— establece que *“la prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deber ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos”* y que *“el procedimiento para establecer un nuevo servicio se iniciará por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento mediante la elaboración de un anteproyecto (...)”* —cuyas competencias en la Comunidad de Madrid corresponden al CRTM.

En este contexto, los trabajos realizados por el CRTM en relación con el Nuevo Mapa Concesional de Transporte Regular de Viajeros por Carretera han tenido como finalidad proporcionar una definición detallada de los futuros esquemas concesionales. Estos parten de la situación actual, con el objetivo de optimizar la prestación del servicio, minimizando las deficiencias detectadas y anticipándose a los problemas futuros, a través de una planificación adecuada de los escenarios y recursos necesarios.

El resultado de este proceso ha sido la configuración de un nuevo modelo de servicio, que, manteniendo los elementos positivos y diferenciales del sistema actual, introduce mejoras significativas en términos de eficiencia, cobertura, agilidad, flexibilidad, modernidad y calidad. Asimismo, se ha buscado la máxima eficiencia en el uso de los recursos públicos, incorporando nuevos elementos en la gestión y ejecución de los futuros contratos concesionales.

Para sustentar esta renovación, se ha llevado a cabo una revisión profunda de los actuales, que ha permitido diagnosticar varios aspectos relevantes. Por un lado, se constata un alto nivel de cobertura poblacional, complementado con una amplia oferta de servicios y una buena percepción de calidad por parte de las personas usuarias. No obstante, también se han identificado ineficiencias del sistema y áreas de mejora, que justifican la necesidad de redefinir el modelo concesional.

Este nuevo enfoque busca adaptar la red a las actuales demandas de movilidad, en coordinación con los demás modos de transporte y alineado con los avances tecnológicos. Además, presta una atención especial a la sostenibilidad ambiental y a la reducción de la huella de carbono, en consonancia con los objetivos de transición ecológica y eficiencia energética.



De igual forma, se ha identificado la oportunidad de diseñar un marco contractual homogéneo, que facilite el control y gestión de los futuros títulos concesionales. Este nuevo marco debe dotarse de las herramientas necesarias para construir un sistema flexible y capaz de responder a los cambios en los patrones de movilidad.

Como culminación de este proceso de renovación, el CRTM procedió a diseñar una reordenación de los contratos existentes, **reorganizando el mapa concesional en 21 anteproyectos de servicios**, estructurados en torno a los principales ejes de movilidad de la región.

1.2 PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y PLAZO DE PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES

El Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en su reunión celebrada el día 4 de julio de 2024, acordó aprobar los 21 anteproyectos que contienen las líneas de transporte regular de viajeros por carretera (autobús) de carácter interurbano y urbano (con excepción de Madrid y Fuenlabrada), de la Comunidad de Madrid, dirigidos a conformar las futuras licitaciones de transporte público, disponiendo, asimismo, el sometimiento de los mencionados anteproyectos al trámite de información pública previsto en la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre y su Reglamento de desarrollo.

Mediante Resolución de, 11 de julio de 2024, de la Dirección-Gerencia del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se da cumplido efecto al citado Acuerdo del Consejo de Administración de 4 de julio de 2024 y se ordena su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, publicación que se realiza en el BOCM Núm. 165, del viernes 12 de julio de 2024 con indicación de la web que contenía la documentación expuesta a información pública.

Los mencionados anteproyectos, para su consulta general, estuvieron expuestos en la página web del organismo (www.crtm.es), desde el día 10 de julio, existiendo plazo para la presentación de alegaciones, dentro del trámite de información pública referido hasta el 30 de septiembre de este mismo año.

En la referida página se encontraban recogidas, asimismo, las indicaciones oportunas para que todos los interesados que lo desearan pudiesen presentar las alegaciones u observaciones que considerasen oportunas.

1.3 OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente documento es analizar y dar respuesta a todas las alegaciones recibidas durante el procedimiento de información pública de los anteproyectos de servicios públicos transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Comunidad de Madrid, CM-11 a CM-71, y, en el supuesto de que se acepten total o parcialmente alguna de ellas, proponer la rectificación de los citados anteproyectos en el sentido necesario para incorporar el contenido de aquellas.



2 MARCO NORMATIVO

2.1 NORMATIVA APLICABLE

El procedimiento de información pública relativo a los anteproyectos de servicios públicos transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Comunidad de Madrid se enmarca en un conjunto normativo que regula tanto el régimen jurídico del transporte terrestre como los principios de contratación pública, el procedimiento administrativo y la protección de datos de carácter personal. En concreto, resultan de aplicación las siguientes disposiciones:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT): establece el marco normativo básico para la organización y prestación de los servicios de transporte terrestre, incluyendo los de uso general y carácter regular. El procedimiento seguido en la elaboración de los anteproyectos encuentra sustento en las previsiones de esta ley y en su normativa de desarrollo.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP): regula los procedimientos de contratación que deben seguir las administraciones públicas, a fin de garantizar que los mismos se ajusten, entre otros, a los principios publicidad, transparencia e información pública. La publicación de los anteproyectos y la admisión de alegaciones contribuyen al cumplimiento de estos principios.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: regula el procedimiento administrativo y, específicamente, el derecho de los ciudadanos a participar en actos administrativos que les afecten, así como los medios y cauces para presentar alegaciones, conforme a sus artículos 16 y 83.
- Reglamento (UE) 2016/679, de 27 de abril, General de Protección de Datos (RGPD), y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales: resultan aplicables en lo relativo al tratamiento de los datos personales recogidos durante el proceso de participación pública, así como en el registro y análisis de las alegaciones.

2.2 CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS LEGALES EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El procedimiento de información pública seguido para los anteproyectos ha cumplido con los requisitos establecidos por la legislación sectorial, así como por la normativa en materia de participación ciudadana, procedimiento administrativo y protección de datos:

- En relación con la normativa sectorial, el procedimiento ha seguido las directrices establecidas por la LOTT y su reglamento de desarrollo, ampliando el plazo de información pública sobre el mínimo legal de 30 días.
- En virtud del artículo 16.4 de la Ley 39/2015, se habilitó la presentación de alegaciones a través del Registro Electrónico General de la Administración, así como mediante los restantes medios previstos en dicha norma. Se garantizó así el derecho de los interesados a presentar documentos y alegaciones por los cauces legalmente reconocidos.
- Conforme al artículo 83 de la misma ley, se promovió la participación de los ciudadanos, facilitando información clara y accesible sobre el contenido de los anteproyectos.
- Asimismo, se respetaron las obligaciones en materia de protección de datos personales, de acuerdo con el RGPD y la LOPDGDD, informando a los participantes sobre el tratamiento de sus datos, la finalidad del mismo y sus derechos como interesados.





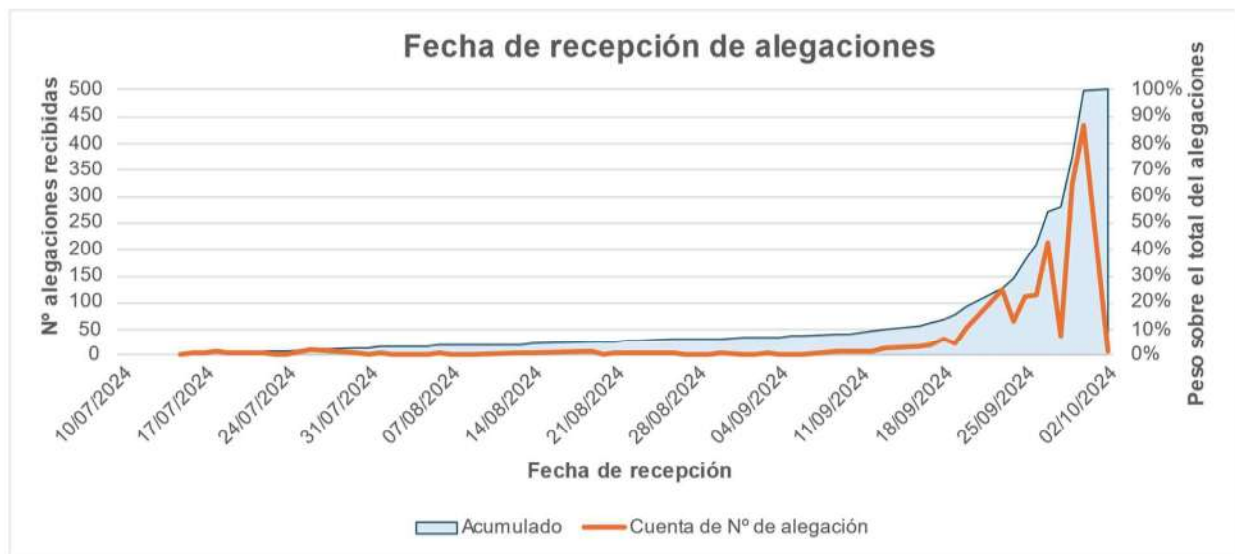
En conjunto, el procedimiento ha garantizado la legalidad, transparencia y participación efectiva de los interesados, proporcionando cauces adecuados para la presentación de alegaciones y la protección de sus datos de carácter personal.



3 ALEGACIONES PRESENTADAS

3.1 RESUMEN DE LAS ALEGACIONES

Durante el plazo establecido para el procedimiento de información pública de los anteproyectos de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera se recibieron un total de 1.759 escritos de alegación. Cada escrito recogía una media de 5 alegaciones distintas, alcanzando un volumen total de 9.469 cuestiones a analizar:



3.2 CLASIFICACIÓN DE LAS ALEGACIONES

Se han agrupado las alegaciones en función de diferentes criterios que se definen a continuación:

- Clasificación por tipo de alegante
- Clasificación por anteproyecto afectado
- Clasificación por temática

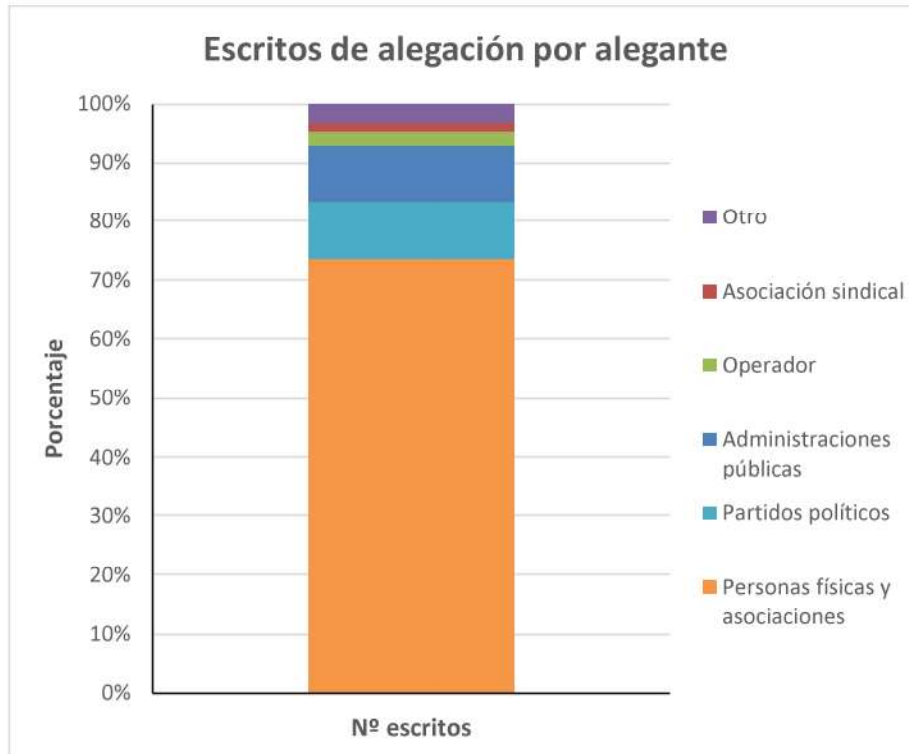
3.2.1 CLASIFICACIÓN POR TIPO DE ALEGANTE

Para llevar a cabo dicha clasificación se han definido diferentes categorías de alegante que engloban a todos los agentes afectados por el futuro mapa concesional. La agrupación es la siguiente:

Alegante	Nº de escritos presentados
Administraciones públicas	168
Asociación sindical	30
Operador	39
Otro	58
Partidos políticos	172



Alegante	Nº de escritos presentados
Personas físicas y asociaciones	1.292
Total	1.759

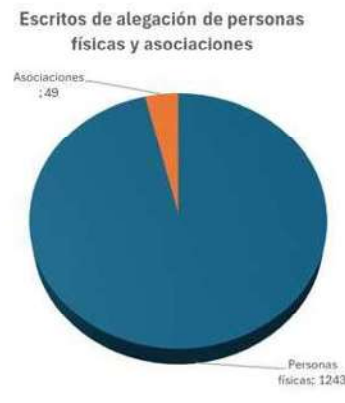
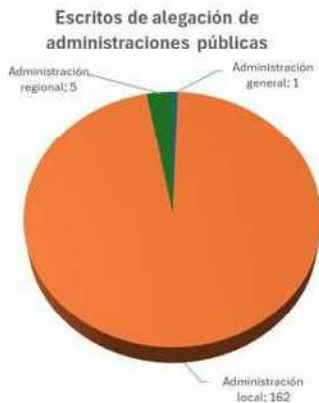


De los datos expuestos se desprende que la mayor parte de los escritos, concretamente más del 70%, corresponden a personas físicas y asociaciones vecinales, lo que evidencia un elevado grado de implicación ciudadana en el proceso de información pública. Los siguientes grupos con mayor volumen de participación son las administraciones públicas y los partidos políticos.

Un análisis más detallado de los colectivos con mayor número de alegaciones permite constatar que:

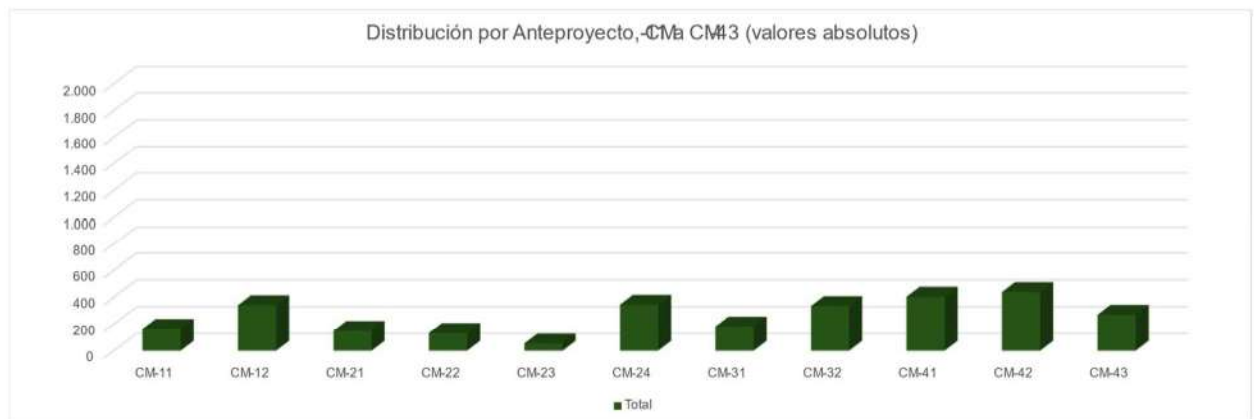
- El grupo predominante corresponde a personas físicas.
- En segundo lugar, destacan las administraciones locales, que han mostrado una participación significativa.
- A continuación, se sitúan los partidos políticos.
- Finalmente, las asociaciones, si bien en menor medida, también han contribuido al proceso.
- Cabe señalar que la participación de las administraciones de ámbito regional y estatal ha sido testimonial, con un número muy reducido de escritos presentados





3.2.2 CLASIFICACIÓN POR ANTEPROYECTO AFECTADO

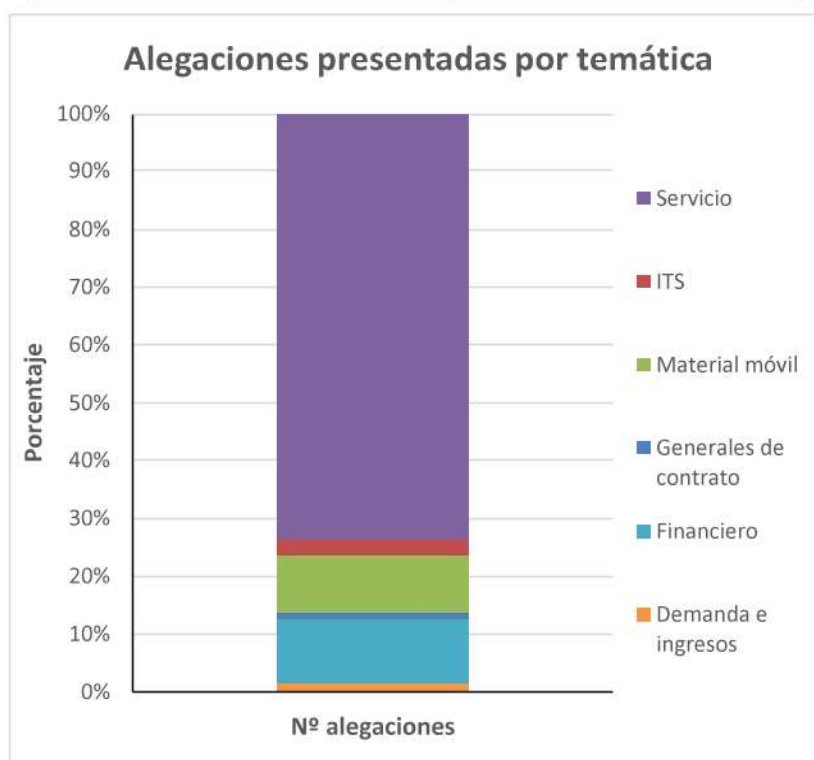
Si se agrupan las alegaciones recibidas por anteproyecto afectado, se puede observar que la gran mayoría de alegaciones hacen referencia al CM-64 (interurbanos de la A-6 según el eje Robledo de Chavela-EI Escorial-Madrid) seguido por el CM-65 (interurbanos de la A-6 según el eje Torreloz-Galapagar y su conexión con Madrid).



3.2.3 CLASIFICACIÓN POR TEMÁTICA

Para llevar a cabo dicha clasificación se han definido diferentes categorías. La agrupación es la siguiente:

Temática	Nº de alegaciones presentadas
Demanda e ingresos	137
Financiero	1.038
Generales de contrato	112
ITS	264
Material móvil	948
Servicio	6.970
Total	9.469



Del análisis global de los datos se observa que la mayor parte de las alegaciones, concretamente un 73,6% del total, están relacionadas con aspectos directamente vinculados al servicio, lo que pone de manifiesto la especial sensibilidad y el interés de los alegantes respecto a la configuración y las características de la oferta de transporte.

A continuación, destacan las alegaciones referidas a cuestiones de naturaleza financiera (1.038 alegaciones, un 10,96% del total) y a aspectos relativos al material móvil (948 alegaciones, un 10,01%), lo que refleja la preocupación existente en torno a la viabilidad económica de los contratos y a las condiciones de los vehículos que prestarán el servicio.

Por último, se han recibido alegaciones en menor medida sobre las siguientes cuestiones:



- ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte): 264 alegaciones, lo que supone un 2,79% del total.
- Demanda e ingresos: 137 alegaciones (1,45%).
- Cuestiones generales del contrato: 112 alegaciones (1,18%).

Este reparto evidencia que, si bien existe una amplia variedad de temas de interés entre los alegantes, la mayor parte de las aportaciones se concentra en los ámbitos directamente relacionados con la prestación y las condiciones del servicio, así como en la sostenibilidad económica de los futuros contratos

Con el fin de optimizar la presentación del análisis y favorecer una mayor claridad expositiva, se ha llevado a cabo una labor de sistematización y agrupación temática de las alegaciones. Esta metodología ha permitido consolidar aquellas observaciones que, si bien pudieron haberse formulado de forma individual por diferentes interesados, versaban sobre cuestiones sustancialmente coincidentes o abordaban materias comunes en cuanto a su contenido, alcance o fundamento normativo.

Gracias a este proceso de agrupación, se ha logrado una notable simplificación del número total de ítems a analizar. Concretamente, se ha pasado de una cifra inicial de 9.469 alegaciones individualizadas a un total de 2.459 ítems temáticos consolidados, sobre los que se articula la presente contestación técnica y jurídica.



Esta reducción no implica, en ningún caso, una merma en la atención prestada a cada aportación, sino que responde al principio de eficiencia administrativa, garantizando que todas las cuestiones planteadas hayan sido objeto de análisis riguroso y respuesta motivada por parte de esta Administración.



4 CRITERIOS DE EVALUACIÓN APLICADOS

Con el fin de garantizar un análisis homogéneo, riguroso y transparente de las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, estas han sido evaluadas conforme a un conjunto de criterios comunes que permiten asegurar la objetividad en la toma de decisiones. Dichos criterios son los siguientes:

- **Adecuación a los objetivos generales del mapa concesional:** Se ha verificado si el contenido de la alegación resulta coherente con la finalidad y el alcance del plan de reordenación de servicios, priorizando aquellas propuestas que suponen una mejora viable, razonablemente costeada y alineada con los objetivos previstos en el proyecto.
- **Equidad territorial y social:** Se ha analizado si la alegación mejora la cobertura y accesibilidad del sistema, evitando generar desequilibrios o agravios comparativos entre territorios o colectivos.
- **Justificación de las propuestas:** solo se han admitido aquellas propuestas que aportan información cuantificada y verificable, como aforos, datos públicos, datos de billeteo o encuestas origen-destino.
- **Viabilidad técnica y operativa:** Se ha determinado si la alegación puede ser implantada sin comprometer la funcionalidad, eficiencia ni la integridad de la red planificada. En lo que respecta a las alegaciones referidas a la configuración del servicio, se han considerado los siguientes criterios:
 - Número de habitantes afectados y densidad poblacional.
 - Proximidad a la red de transporte planificada y conectividad efectiva.
 - Existencia de servicios alternativos o solapamiento con líneas ya proyectadas.
 - Resultados obtenidos en modelos de cobertura y análisis de accesibilidad.
 - Niveles actuales y previstos de ocupación del servicio.
 - Horarios críticos de movilidad y volumen de usuarios.
 - Restricciones de flota.
- **Coherencia con la normativa vigente:** Solo se han considerado aquellas alegaciones que se ajustan a la legislación estatal y autonómica aplicable en materia de transporte público de viajeros por carretera:
 - Se ha examinado la existencia de base legal en cada alegación, en aspectos como el cumplimiento de los procedimientos administrativos, la normativa sectorial aplicable o las competencias asumidas por la Administración.
 - Las alegaciones que hacen referencia a derechos preexistentes, obligaciones contractuales o posibles conflictos de intereses han sido objeto de valoración jurídica específica, conforme a la Ley de Contratos del Sector Público y demás normativa de aplicación.
- **Impacto presupuestario justificado:** Se ha valorado el equilibrio coste-beneficio de cada propuesta, con el fin de garantizar la sostenibilidad económica del sistema.
 - Revisión de los parámetros económicos considerados (coste por kilómetro, coste por hora, estructura de gastos generales y margen empresarial).
 - Comparación con los costes históricos y los valores de mercado aplicables al sector.



- En los casos en los que se cuestiona la previsión de ingresos, se han evaluado variables como la elasticidad precio-demanda, los coeficientes de ocupación y la rentabilidad histórica de los servicios afectados.

5 ANÁLISIS Y PROPUESTA DE LAS ALEGACIONES ACEPTADAS TOTAL O PARCIALMENTE

De la totalidad de alegaciones presentadas, según los criterios anteriormente definidos, se han aceptado total o parcialmente 1.142 temas distintos, lo que supone un 46% del total.



En el presente apartado se expone de forma detallada el conjunto de alegaciones aceptadas total o parcialmente agrupadas por temática, así como las respuestas fundamentadas que esta Administración considera oportuno emitir respecto de cada una de ellas.

5.1 ALEGACIONES RELATIVAS A SERVICIOS

Se han recepcionado 2.027 alegaciones diferentes sobre servicios, de las cuales han sido aceptadas total o parcialmente y serán incluidas en el futuro mapa concesional las siguientes:

- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de actualizar nombres de puntos de parada, se actuará conforme a los nombres oficiales publicados en el Callejero de la Comunidad de Madrid.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de incorporar nuevos puntos de parada o desplazar los ya existentes, se han aceptado aquellas propuestas correctamente justificadas por el alegante que no suponían un perjuicio en materia de tiempo de viaje para el resto de usuarios y que no ponen en riesgo la seguridad física de los usuarios.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de ampliar itinerarios para llegar a zonas anteriormente no servidas, se han aceptado aquellas propuestas correctamente justificadas por el alegante que no generaban una necesidad adicional de recursos ni un perjuicio en materia de tiempo de viaje para el resto de usuarios.
- Ante las alegaciones relativas a actualizar los servicios con las últimas modificaciones implementadas, se ha procedido a revisar todo el servicio planificado durante el año 2023 para incluir las mejoras implementadas durante los años 2024 y primer semestre del año 2025, adaptadas a la nueva configuración de red.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en <https://gestiona.comunidad.madrid/esv> mediante el siguiente código seguro de verificación: [Código]

- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de ampliar frecuencias de paso o franjas de servicio, se han aceptado aquellas propuestas correctamente justificadas por el alegante que se acompañaban de datos elevados de ocupación en las líneas actuales.
- Ante las alegaciones relativas a la no eliminación de servicios actualmente existentes, se ha procedido a analizar nuevamente las peticiones con datos más actualizados y a reinstaurarlos en el caso de que se justificase una demanda mínima.
- Ante las alegaciones relativas a la recuperación de tráficos intercomunitarios, se han vuelto a incluir las líneas con el objetivo de operar como servicio público y no dejar sin servicio de transporte a los pueblos afectados.
- Ante las alegaciones relativas a la corrección de los tiempos de viaje, se han aceptado aquellas propuestas correctamente justificadas por el alegante y que se han podido comprobar con los datos del sistema de ayuda a la explotación instalado en los vehículos.

5.2 ALEGACIONES RELATIVAS A MATERIAL MÓVIL

Se han recepcionado 85 alegaciones diferentes sobre material móvil, de las cuales han sido aceptadas total o parcialmente y serán incluidas en el futuro mapa concesional las siguientes:

- Ante las alegaciones relativas a los requisitos de distancia mínima entre butacas, cabe destacar que la distancia definida en el anexo hace referencia a la existente entre puntos homólogos entre dos asientos consecutivos, mientras que el Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 por lo que respecta a sus características generales de construcción [2018/237] define la longitud de gálibo que tiene que pasar en el hueco entre dos asientos. Independientemente de esta aclaración, se acepta que dicha distancia merma la capacidad de transporte de los vehículos y se elimina el requisito como mínimo exigible.
- Ante las alegaciones relativas al número excesivo de plazas PMSR para vehículos de nueva adquisición clase I de más de 10 metros, se reducirá en 4 el número de plazas sentadas mínimas del vehículo para posibilitar la instalación de 2 plazas PMSR, ya que la accesibilidad universal es uno de los objetivos principales del CRTM.
- Ante las alegaciones relativas a la asignación de vehículos medioambientalmente sostenibles, se potenciará en los futuros proyectos que las líneas que circulan por zonas de bajas emisiones oficialmente aprobadas sean operadas por vehículos con etiquetas medioambientales ECO y CERO.
- Ante las alegaciones relativas a la velocidad máxima requerida para vehículos urbanos, se reducirá dicha velocidad a un máximo de 80 km/h.
- Ante las alegaciones relativas a la pendiente a la que se podrá circular a velocidad máxima, dicho valor de pendiente se reducirá al 2,5%.
- Ante las alegaciones relativas a facilitar la accesibilidad universal a los vehículos, se quiere aclarar que en las nuevas concesiones el operador deberá garantizar la accesibilidad de los vehículos, el correcto funcionamiento de las rampas, la formación de los conductores en materia de accesibilidad y la disponibilidad de espacios PMR en el interior de los mismos. Incumplir esos requerimientos será penalizado conforme a las cláusulas de aplicación del pliego.
- Ante las alegaciones relativas a la imposibilidad de establecer elevadores manuales en vehículos de piso alto, se acepta la alegación y será eliminado como requisito mínimo.
- Ante las alegaciones relativas al espacio reservado para perros guía, se quiere aclarar que el espacio mínimo es una especificación que se está analizando actualmente en el



grupo GRSG de Naciones Unidas y desde el CRTM se considera un riesgo a la seguridad de todos los pasajeros que los perros guía no tengan una zona delimitada. Sin embargo, se eliminará el requisito de espacio mínimo.

- Ante las alegaciones relativas a la geometría del suelo de los vehículos y la ausencia de escalones, se aceptan las explicaciones del alegante y se elimina el requerimiento de no tener escalones en vehículos con low entry.
- Ante las alegaciones relativas a la potencia de los dispositivos de carga instalados en los vehículos, se rebajarán las exigencias mínimas a 30W.
- Ante las alegaciones relativas al requisito de instalación de portamaletas y su volumen de capacidad, se mantendrá el requisito de instalación de portamaletas pero se reducirán los requisitos mínimos en dos maletas por vehículo, con el objetivo de no comprometer la capacidad de transporte siempre de acuerdo al Proyecto de Orden, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, sobre las condiciones que han de cumplir los usuarios que viajen con determinados objetos en los autobuses de transporte público titularidad del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
- Ante las alegaciones relativas a la capacidad mínima de bodega, se reducirán los volúmenes mínimos marcados en anteproyecto.
- Ante las alegaciones relativas al requisito de disponer de avisadores acústicos externos, es preciso aclarar que los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS) están fundamentalmente diseñados para asistir al conductor alertándolo sobre peligros potenciales, como peatones en puntos ciegos o situaciones de colisión inminente, con alertas sonoras o visuales internas en el propio vehículo. Las alertas externas que puedan comunicar directamente desde el autobús a otros conductores o peatones de la presencia de personas vulnerables u otros vehículos pueden resolverse personalizando los sistemas ADAS mediante el desarrollo de sistemas a medida con alertas acústicas y visuales que respeten las regulaciones locales sobre niveles de ruido. Se trata de una solución sencilla, involucrando a los agentes necesarios a nivel normativo, como paso rápido para la mejora de la seguridad vial en los entornos mencionados, antes que otras medidas de difícil alcance en la actualidad como puede ser V2X o modificar normativas europeas. De forma adicional, se incluirá en el requerimiento el texto "aviso acústico al conductor".
- Ante las alegaciones relativas a la inconveniencia de instalar mamparas de protección antivandálica en vehículos que no sean de clase I, se modificará el requisito para estos vehículos a la instalación de cierres antivandálicos parciales con cristal laminado.
- Ante las alegaciones relativas a la inconveniencia de instalar salidas de aire individualizadas en vehículos de clase II low entry, se acepta la alegación y se eliminará como requisito mínimo.
- Ante las alegaciones relativas a los sistemas electrónicos de control de la suspensión neumática, se elimina dicho requisito como mínimo.
- Ante las alegaciones relativas a erratas en la redacción, serán subsanadas en los documentos finales.

5.3 ALEGACIONES RELATIVAS A ITS

Se han recepcionado 129 alegaciones diferentes sobre los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), de las cuales han sido aceptadas total o parcialmente y serán incluidas en el futuro mapa concesional las siguientes:



- Ante las alegaciones relativas a la falta de especificación derivada de la no disponibilidad de los documentos particulares ITS, se aclara que todas aquellas peticiones que se basan en la necesidad de disponer de dichos documentos no se atienden, dado que su entrega está prevista para la fase de Proyecto. No se considera que deban formar parte del contenido del Anteproyecto.
- Ante las alegaciones relativas al cumplimiento del Esquema Nacional de Seguridad (ENS), se ha precisado en el documento del Proyecto que el sistema de validación y venta deberá cumplir con el nivel medio, conforme a la clasificación realizada por el CRTM. Para el resto de los sistemas, se exigirá como mínimo el nivel básico. Además, se han definido los requisitos documentales, de auditoría, notificación de incidentes y de cumplimiento normativo en materia de seguridad y protección de datos, en línea con lo establecido en el Real Decreto 311/2022.
- Ante las alegaciones relativas a la anulación de billetes, se ha incorporado la obligación de registrar todas las anulaciones realizadas, manteniéndose la configuración flexible de la política de anulación en función del número de ventas recientes, el tiempo transcurrido o el número de paradas.
- Ante las alegaciones sobre venta de billetes de distintas empresas en el mismo turno, se requerirá que se puedan cargar en el pupitre varias líneas, simplificando el requerimiento inicial con el mismo objetivo.
- Ante la alegación relativa al ancho del papel de la impresora del pupitre, se acepta la utilización de anchos de 58 mm a 60 mm.
- Ante las alegaciones relativas a la exigencia de que la memoria flash del pupitre sea extraíble, se acepta la solicitud y no será necesario que dicha memoria sea extraíble.
- Ante las alegaciones relativas a los requisitos técnicos del lector QR, se acepta introducir flexibilidad en los ángulos de lectura, permitiendo un margen de $\pm 5\%$ sobre los valores establecidos (70° horizontal y 50° vertical); en el contraste mínimo de impresión, elevando el valor exigido del 25% al 30%; y en la anchura mínima de elementos, ampliando el umbral de 0,1 mm a 0,2 mm.
- Ante las alegaciones relativas a la autonomía del proceso de validación y al intercambio de datos a bordo, se ha aclarado que la validación requiere información previa (línea, trayecto y parada) suministrada por el pupitre o SAE. Además, se ha precisado que la validadora publicará la información conforme a las especificaciones <<ITS_04 – ODEx>>.
- Ante las alegaciones relativas a la velocidad de transmisión entre el módulo SAM del validador y la tarjeta, se confirma que no será necesario que dicha velocidad sea superior, siempre que se cumpla el tiempo máximo total establecido para cada tipo de transacción. En consecuencia, se ha eliminado este requisito específico del documento.
- Ante las alegaciones relativas a la certificación EMV Transit, se acepta su inclusión como requisito en el Anteproyecto.
- Ante las alegaciones relativas a la entrada de contador de pulsos en la validadora y a la conectividad BLE en pupitres y validadoras, se ha suprimido la exigencia de ambos elementos en el nuevo Anteproyecto.
- Ante las alegaciones relativas a la posibilidad de utilizar una pantalla adicional o un dispositivo distinto para realizar la inspección del servicio por parte del conductor, se aclara que, siempre que se cumplan los requisitos establecidos, es factible emplear tanto una pantalla adicional como una consola preexistente del vehículo. En este sentido, se ha revisado el contenido, incorporando que la pantalla utilizada deberá cumplir los requisitos de interoperabilidad definidos en las especificaciones técnicas aplicables (ITS_04 – ODEx). Además, los resultados de las inspecciones deberán quedar debidamente registrados y ser accesibles para el CRTM.



- Ante las alegaciones relativas a la posibilidad de utilizar una pantalla adicional o existente para la inspección del servicio por parte del conductor, se indica que ambas opciones son viables siempre que se cumplan los requisitos establecidos.
- Ante las alegaciones relativas a la falta de definición sobre los servicios de transporte a la demanda y la integración con el SAE, se modifica el requerimiento para permitir que cada operador pueda contratar un sistema comercial independiente, sin necesidad de modificar el SAE. Además, se deberá garantizar la disponibilidad de una app para los usuarios y el envío de información al CRTM según los estándares establecidos.
- Ante las alegaciones relativas a la falta de concreción sobre la operativa, arquitectura funcional y responsabilidades en la gestión del servicio de transporte a la demanda “de área”, se aclara que el operador podrá disponer de un sistema o servicio independiente del SAE para gestionarlo, en caso de que el CRTM requiera su explotación. Este sistema deberá contar con aplicación móvil para usuarios y capacidad de integración con plataformas externas.
- Ante las alegaciones relativas al portal cautivo asociado al servicio WiFi a bordo, se informa que el CRTM ha optado por no incluir dicho servicio en el alcance del proyecto, quedando, por tanto, descartada su incorporación.
- Ante las alegaciones relativas a la funcionalidad de locuciones multilingües, se aclara que el sistema permitirá la reproducción de locuciones al menos en español e inglés, contemplándose la posibilidad de incorporar otros idiomas en el futuro.
- Ante las alegaciones relativas a la obligación de incorporar paneles exteriores en los autobuses, especialmente en el caso de vehículos subrogados donde ya existen dichos elementos integrados en la carrocería, se ha aclarado que esta cuestión corresponde al ámbito del material móvil y no al de los sistemas ITS. Por tanto, se ha decidido suprimir dicha exigencia del documento.
- Ante las alegaciones recibidas sobre la grabación de CCTV en tarjetas de memoria integradas en las cámaras, se permitirán soluciones compatibles con las medidas de seguridad necesarias para el entorno en el que van a funcionar.
- Ante las alegaciones relativas al manejo remoto del zoom en cámaras, se indica que el requerimiento será revisado durante la fase de Proyecto.
- Ante las alegaciones recibidas sobre la gestión de la monitorización de los dispositivos embarcados por parte del SAE y que estos dispositivos envíen alarmas al SAE, se aceptarán soluciones compatibles con el mismo objetivo.
- Ante las alegaciones relativas a la descarga de vídeos almacenados en cocheras, se aclara que no será obligatorio el uso de WiFi, permitiéndose otras soluciones técnicas equivalentes.
- Ante las alegaciones relativas a la complejidad que implica disponer de varios switches gestionados en la red embarcada, se ha aceptado la propuesta de limitar esta exigencia a un único switch gestionado.
- Ante las alegaciones relativas al número de circuitos de alimentación requeridos, se acepta la solicitud y se permitirá que el número mínimo de circuitos de alimentación sea 4 en lugar de 6.
- Ante las alegaciones relativas a la obligatoriedad de dotar a todos los autobuses de sistemas antiatropello, se mantiene la necesidad de garantizar una funcionalidad homogénea en toda la flota, tal como se contempla en el Anteproyecto. Se corrige la indicación de dirección errónea y se admite la posibilidad de emplear sistemas equivalentes que cumplan con el objetivo de reducir el riesgo de atropello de peatones.
- Ante las alegaciones relativas a la coexistencia de sistemas antiguos y nuevos durante el arranque del servicio, se ha introducido una fase de transición que permite mantener temporalmente en operación el equipamiento embarcado preexistente junto con el



nuevo. Esta medida facilita una sustitución escalonada, reduciendo riesgos operativos y garantizando la continuidad del servicio.

- Ante las alegaciones relativas al riesgo técnico y operativo para los nuevos concesionarios al tener que gestionar múltiples sistemas preexistentes, se ha incluido la posibilidad de que, si el adjudicatario considera que asume un riesgo elevado, pueda adelantar la instalación de nuevos equipos para reducir la dependencia de los sistemas heredados.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de plazos realistas para la integración de nuevos sistemas, se ha previsto que la planificación de la implantación se someta a análisis desde el punto de vista tecnológico, permitiendo su adaptación en el proyecto definitivo.
- Ante las alegaciones relativas a la falta de claridad sobre la compatibilidad entre equipos antiguos y nuevos, se ha aclarado que no existen problemas de compatibilidad siempre que el adjudicatario disponga de sistemas centrales compatibles con los equipos subrogados.
- Ante las alegaciones relativas a la implantación anticipada de funcionalidades nuevas como QR, EMV o SAE a demanda, se ha ajustado la secuencia funcional, trasladando la implantación de estas nuevas funcionalidades a una fase posterior y reservando la fase intermedia para la sustitución progresiva de los equipos antiguos.

5.4 ALEGACIONES RELATIVAS AL ÁMBITO FINANCIERO

Se han recepcionado 151 alegaciones diferentes sobre el ámbito financiero, de las cuales han sido aceptadas total o parcialmente y serán incluidas en el futuro mapa concesional las siguientes:

- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de explicar con mayor detalle cómo revertirá la flota en los siguientes contratistas una vez finalizado el futuro mapa concesional, dicha definición será detallada en pliegos al ser contenido relativo a los mismos.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de aclarar si en los contratos futuros se contemplarán ingresos comerciales por publicidad, dicha definición será detallada en pliegos al ser contenido relativo a los mismos.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de revisar el convenio colectivo de aplicación para el cálculo de las necesidades, tanto de número mínimo como de coste de personal, se actualizarán dichos parámetros para tener en cuenta el nuevo convenio colectivo firmado en mayo de 2025 que considera una actualización de las condiciones salariales y una mejora de las condiciones laborales, asegurando que los pactos empresa actuales están considerados dentro de la estructura de costes. También se corregirá el número de días de libre de disposición o asuntos propios elevándolo hasta 4, las horas de formación elevándolas a 16 horas por año y el precio por hora extraordinaria o festivo elevándolo a un 175%. Por otro lado, sólo se considerará la reducción de la jornada laboral a 37,5 horas semanales en el caso de que sea aprobada dicha ley.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de aclarar cómo se ha calculado el absentismo y a su insuficiencia, se quiere recalcar que el absentismo se ha considerado como un porcentaje determinado en función de informes oficiales y datos estadísticos disponibles.
- Ante las alegaciones relativas a potenciales errores en la definición de tiempos de viaje que podrían afectar a las necesidades de material móvil y de personal de conducción, se quiere recalcar que se revisarán los tiempos de viaje identificados como erróneos y



se compararán con los tiempos medios de viaje por franja horaria que muestra el SAE para líneas de características e itinerarios similares. De forma adicional, se revisará que las necesidades mínimas de material móvil y personal indicadas en los proyectos sean suficientes para operar el servicio exigido en condiciones de calidad y seguridad.

- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de aclarar la metodología de cálculo del personal de estructura y a su insuficiencia, para la estimación del personal de estructura se han definido una serie de categorías que engloban las categorías principales que define el convenio colectivo de aplicación. A través de ratios razonables observados en operativas reales, se ha obtenido un resultado razonable que permite llevar a cabo el servicio. Dichas estimaciones serán actualizadas con la necesidad de personal de estructura a subrogar.
- Ante las alegaciones relativas al importe incorrecto por concepto de seguridad social del personal, se ha elevado hasta alcanzar el 34,15% del salario bruto de los empleados.
- Ante las alegaciones relativas a incrementar los precios de adquisición de los vehículos debido a modificaciones en la normativa vigente, se revisarán los precios para adaptarlos a los requerimientos mínimos finales exigidos en pliegos.
- Ante las alegaciones relativas a la insuficiencia de los costes de seguros, se revisarán en incrementarán dichas partidas para considerar todos los seguros de obligada contratación.
- Ante las alegaciones relativas al coste de los neumáticos, se actualizarán los precios y vida útil de los mismos conforme a los valores publicados por el Observatorio de Costes del Transporte.
- Ante las alegaciones relativas al desconocimiento sobre la fecha prevista para el inicio de las nuevas concesiones, los anteproyectos estiman como fecha de inicio de los contratos diciembre de 2026.
- Ante las alegaciones relativas a incongruencias entre tablas de los documentos, se revisarán y corregirán para asegurar que en fase de proyecto no se produzcan.
- Ante las alegaciones relativas a la subrogación de personal, desde el CRTM se actuará conforme a la legislación vigente publicando la información del personal con derecho a subrogación. Sin embargo, la equiparación salarial de los distintos trabajadores y las condiciones de dicho acuerdo corresponde a las empresas adjudicatarias.
- Ante las alegaciones relativas al régimen económico de los futuros contratos, los precios, derechos y obligaciones de los contratistas serán definidos en los pliegos. Con respecto a la actualización de precios, la fórmula de revisión será la aprobada según la normativa.
- Ante las alegaciones relativas a la inclusión del coste de construcción de los nuevos intercambiadores, dichos importes se considerarán como modificaciones previstas de los contratos y su régimen vendrá definido en los pliegos de licitación.
- Ante las alegaciones relativas a incongruencias en las tablas de pérdidas y ganancias y flujo de caja mostradas en anteproyecto, se corregirán para asegurar que el impuesto de sociedades no es negativo.
- Ante las alegaciones relativas a conocer con mayor detalle la fórmula de compensación, el cálculo de la compensación se determinará en base a los ingresos previstos por el concesionario y a la rentabilidad estimada para el proyecto.
- De forma adicional, y para fase de proyecto, la estructura de costes será corregida con los últimos precios disponibles, actualizando los costes para contemplar las variaciones que se hayan producido entre la publicación de los Anteproyectos y la publicación de la convocatoria de licitación.



5.5 ALEGACIONES RELATIVAS A DEMANDA E INGRESOS

Se han recepcionado 26 alegaciones diferentes sobre demanda e ingresos, de las cuales han sido aceptadas total o parcialmente y serán incluidas en el futuro mapa concesional las siguientes:

- Ante las alegaciones relativas a explicar con mayor detalle el método de cálculo de las estimaciones de demanda e ingresos, se quiere recalcar que los datos de demanda proceden de un modelo de cuatro etapas generado a partir de diversas fuentes de datos oficiales (matrices de movilidad general a partir de datos de telefonía móvil, validaciones de transporte público en situación actual, resultados de la encuesta domiciliaria, etc) tal y como se especifica en los documentos de anteproyecto. Dichas estimaciones tienen en cuenta las afecciones que puedan tener cambios en la política tarifaria y la evolución sociodemográfica del ámbito. Por otro lado, la metodología de cálculo de los ingresos de los billetes sencillos se ha determinado en función de la demanda estimada y los valores históricos de penetración de billetes sencillos.
- Ante las alegaciones relativas a considerar en los cálculos el desarrollo e impacto de las infraestructuras previstas, se quiere recalcar que los Anteproyectos sí consideran las distintas actuaciones e infraestructuras que se van a llevar a cabo durante el periodo concesional, tanto a nivel local como regional y siempre que tengan un cronograma de implantación consolidado, con efecto sobre los servicios objeto de licitación. Todas las actuaciones e infraestructuras relevantes han sido consideradas y las proyecciones de demanda e ingresos tienen en cuenta su afección sobre los servicios incluidos en el futuro mapa.
- Ante las alegaciones relativas a conocer la justificación de los distintos picos de demanda a lo largo de toda la duración del contrato, se quiere recalcar para las previsiones de demanda en los 10 años de prestación del servicio se han considerado, además de las proyecciones de las distintas variables sociodemográficas, las distintas actuaciones e infraestructuras que esté previsto que vayan a entrar en servicio en los distintos horizontes temporales. Son estas actuaciones las que causan variaciones de demanda como las alegadas en ciertos años horizonte.
- Ante las alegaciones relativas a conocer la metodología para la estimación de demanda de los intercambiadores, se quiere recalcar que se han realizado estimaciones de viajeros que utilizarán cada una de las tasas de intercambiadores a partir del modelo de cuatro etapas generado. Los valores entre concesiones pueden ser muy dispares porque no todas las líneas terminan en intercambiadores.
- Ante las alegaciones relativas a conocer con mayor detalle el nuevo sistema tarifario de aplicación, el CRTM está trabajando en dicho sistema y, tal y como reflejarán los pliegos, el concesionario deberá adaptarse al nuevo sistema tarifario que defina el CRTM.
- De forma adicional, y para fase de proyecto, el modelo será corregido con los datos más actualizados de carácter socioeconómico, sociodemográfico y de demanda disponibles para adaptarlos a la realidad de la movilidad.

5.6 ALEGACIONES GENERALES

Se han recepcionado 57 alegaciones diferentes de carácter general, de las cuales han sido aceptadas total o parcialmente y serán incluidas en el futuro mapa concesional las siguientes:

- Ante las alegaciones relativas a recalcular el plazo de duración de los contratos, una vez finalizado la actualización por proceso de información pública se realizarán las comprobaciones necesarias para asegurar que el plazo de recuperación de la inversión



coincide con el plazo de 10 años de duración de los contratos, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.3 y 4.4 del Reglamento (CE) nº 1370/2007, en el artículo 8 de la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera y en el 72.4 de la LOTT.

- Ante las alegaciones relativas a los objetivos del mapa concesional de transporte por carretera de la Comunidad de Madrid, los objetivos generales que plantean los alegantes están en línea con los del CRTM, y se corresponden con la estrategia seguida para la elaboración de los Anteproyectos.
- Ante las alegaciones relativas a la configuración de los futuros contratos, la división en 21 lotes no supone en absoluto una merma en la concurrencia frente a la división en un menor número de contratos mientras que se obtienen claras ventajas en términos de coordinación de la ejecución de las prestaciones y ahorros por alcanzar economías de escala. Además, la división de los lotes seleccionada fomenta la competencia y el acceso a la licitación de empresas de menor tamaño. Por otro lado, la asignación de servicios a lotes se ha realizado tratando de que los mismos se ajusten a las necesidades de movilidad manteniendo una estructura organizada de los tráficos.
- Ante las alegaciones relativas al tratamiento de los tráficos en el futuro mapa concesional, la definición de las matrices de tráfico publicadas junto a los documentos de anteproyecto tiene la funcionalidad de definir qué relaciones quedan permitidas, de manera exclusiva o compartida, pudiendo no quedar limitadas a un ámbito geográfico.
- Ante las alegaciones relativas a la inclusión en los documentos de proyecto de planes de infraestructuras, planes especiales, planes estratégicos de movilidad y centros atractores de movilidad, se incluirán en los contratos correspondientes.
- Ante las alegaciones relativas a la necesidad de llevar a cabo un seguimiento, evaluación, revisión y participación de los trabajos por parte de otras administraciones y la necesidad de abrir canales entre las mismas, se quiere recalcar que el proyecto ya incorpora herramientas de seguimiento y evaluación., así como de participación directa y efectiva entre administraciones y disponibilidad de datos.



6 PROPUESTA DE MODIFICACIONES A LOS ANTEPROYECTOS DEL MAPA CONCESIONAL

Una vez finalizados los trabajos de análisis y valoración de las alegaciones presentadas, se han incorporado las siguientes modificaciones en los documentos del proyecto previamente publicados. Con el fin de facilitar el seguimiento y comprensión de los cambios introducidos, estos se han organizado en función del contrato de concesión al que afectan.

6.1 CAMBIOS QUE AFECTAN A TODOS LOS CONTRATOS

- En el apartado 1.4 de todos los documentos de proyecto se ha actualizado la descripción sobre la nueva red, indicando que se ha diseñado una nueva red articulada en 472 líneas, de las cuales 20 son de nueva creación y más de 150 han sido optimizadas y mejoradas. Se ha aumentado la producción anual hasta alcanzar los 212M de km de servicio al año para dar servicio a más de 270M de viajeros y que el diseño del sistema flexible está preparado para incrementar los servicios hasta más de 233M de km para dar servicio a una previsión de 300M de viajeros al final del período concesional.
- Se han actualizado las necesidades de personal mínimas conforme al nuevo Convenio Colectivo Provincial de aplicación aprobado en 2025, incrementando en 4 los días por asuntos propios e incrementado también las horas de formación a 16 horas anuales. También se ha incorporado un porcentaje de horas para considerar incidencias en el servicio, equivalente al 2% (tablas 9 y 10 del documento).
- Se ha eliminado toda referencia a la descripción de vehículos de segunda mano, siendo substituidos por una obligatoriedad de subrogación de los vehículos actualmente en servicio, tal y como se desprende del acuerdo firmado.
- Se han actualizado las necesidades de material móvil de cada uno de los proyectos conforme a las nuevas obligaciones de servicio exigidas (tablas 16 y 17 del documento).
- Se han actualizado los principales parámetros de producción anual de cada uno de los proyectos conforme a las nuevas obligaciones de servicio exigidas (tabla 18 del documento).
- Se han actualizado las estimaciones de horas totales asignadas a cada uno de los proyectos conforme a las nuevas obligaciones de servicio exigidas (tabla 19 del documento).
- Se han actualizado las previsiones de demanda de cada uno de los proyectos conforme a los nuevos datos disponibles y a las nuevas obligaciones de servicio exigidas. También se han actualizado las previsiones de demanda de viajeros en los intercambiadores (tablas 20 y 21 de los documentos).
- Se han actualizado las evoluciones previstas del servicio de cada uno de los proyectos conforme a las nuevas obligaciones de servicio exigidas (tabla 22 y gráficos 13 y 14 del documento).
- Se ha actualizado el plan de flota de cada uno de los proyectos conforme a las nuevas obligaciones de servicio exigidas (tablas 23 y 24 y gráfico 15 del documento).
- Se ha actualizado el plan de servicios de cada uno de los proyectos conforme a las nuevas obligaciones de servicio exigidas (tablas 25 y 26 del documento).
- Se han proyectado todos los precios al año 2027 por estar previsto el inicio de servicio en diciembre de 2026.
- Se han actualizado las previsiones de IPC de acuerdo con los datos publicados por el Banco de España hasta el inicio de prestación del servicio, 2027. A partir del año 2027, las actualizaciones se realizarán con un 2% por ser esta la previsión de inflación general del Banco Central Europeo (BCE).



- Se han actualizado todos los precios de adquisición de vehículos conforme a las nuevas previsiones de IPC (tabla 28 del documento).
- Se han actualizado todos los precios de adquisición de baterías eléctricas conforme a las nuevas previsiones de IPC (tabla 29 del documento).
- Se han actualizado todos los precios de adquisición de sistemas ITS conforme a los nuevos requisitos mínimos exigidos y a las inversiones en ITS no amortizadas realizadas por los actuales prestadores del servicio durante el período de prórroga.
- Se han actualizado las tablas con la flota necesaria para prestar el servicio diferenciando por su origen y las tablas de necesidades de compra-venta de vehículos, en función del plan de flota definido para cada uno de los proyectos (tablas 32 y 33 del documento).
- Se han actualizado las gráficas y tablas de inversiones y desinversiones necesarias para cada uno de los proyectos (figuras 16 y 17 del documento).
- Se han actualizado las tablas de previsiones de depreciación de activos conforme al nuevo plan de inversión de cada uno de los proyectos (tabla 34 del documento).
- Se ha actualizado el interés de financiación del 4,88% al 4,22%, obtenido del último dato disponible en el momento de la redacción de los proyectos a partir del promedio de Euribor a 12 meses, desde febrero de 2024 a enero de 2025 más un 1%.
- Se han actualizado las tablas de previsión de financiación de activos para cada uno de los proyectos (tabla 34 del documento).
- Se han actualizado todos los precios de seguros y tributos conforme a las nuevas previsiones de IPC (tabla 36 del documento).
- Se ha actualizado el precio de limpieza por vehículo conforme a las nuevas previsiones de IPC.
- Se han actualizado los precios de por carburante o medio de propulsión con los últimos datos disponibles, que es el promedio del año 2024 actualizado a inicio de servicio conforme a las estimaciones de IPC (tabla 37 del documento).
- Se ha actualizado la vida útil del neumático, rebajándola de 90.000 km a 70.000 km con el objetivo de aumentar la seguridad de los usuarios.
- Se han actualizado todos los precios de neumáticos conforme a las nuevas previsiones de IPC (tabla 39 del documento).
- Se han actualizado todos los precios de unitarios de mantenimiento conforme a las nuevas previsiones de IPC (tabla 40 del documento).
- Se han actualizado todos los precios de peaje en aquellos contratos en los que aplique conforme a las nuevas previsiones de IPC.
- Se han actualizado todas las tasas de intercambiador conforme a las nuevas previsiones de IPC (tabla 41 del documento).
- Se han actualizado los salarios y complementos del personal de conducción conforme al nuevo convenio colectivo (tabla 42 del documento).
- Se ha corregido el importe de seguridad social, pasando de un 34% a un 34,15% sobre el salario bruto.
- Se han actualizado los precios de uniformes para personal de conducción conforme a las nuevas previsiones de IPC.
- Se han actualizado los precios de alquiler de instalaciones por vehículo-mes conforme a las nuevas previsiones de IPC.
- Se han actualizado los salarios del personal de estructura conforme al nuevo convenio colectivo (tabla 43 del documento).
- Se ha corregido el importe de seguridad social, pasando de un 34% a un 34,15% sobre el salario bruto.



- Se han actualizado los precios de uniformes para personal de estructura conforme a las nuevas previsiones de IPC.
- Se han actualizado los costes totales del contrato conforme a los nuevos valores de las partidas (tabla 44 del documento).
- Se ha incluido un apéndice 10.4 Determinación de precios del contrato donde se define los precios asociados a variables de producción. Esta información será más detallada en pliegos.
- Se realiza indicación de los precios sobre los que aplicará la actualización.
- Se ha eliminado el apartado de previsión de ingresos por venta de billetes ya que dichos ingresos serán considerados abonos a cuenta de la administración.
- Se han corregido las estimaciones de compensación por cada uno de los proyectos en función de las obligaciones de servicio y la estimación de coste de prestación (tabla 48 del documento).
- Se han corregido los resultados económicos de cada uno de los proyectos en función de las obligaciones de servicio y la estimación de coste de prestación (tablas 49, 50 y 51 del documento).
- Con respecto al anexo de Requisitos mínimos para material móvil de nueva adquisición:
 - Se elimina el requisito obligatorio de distancia mínima entre asientos de 720 mm para clase I y 750 mm para clase II y III, quedando supeditado al requisito mínimo establecido en el reglamento 107.
 - Se especifica que para vehículos de clase I y II se deberá cumplir la serie del reglamento 100 que esté en vigor en el momento de adquisición del vehículo.
 - Se elimina el requisito obligatorio de espacio mínimo para perros guía de 400x700mm para clase I, clase II y clase III.
 - Se reduce el requisito de recarga de dispositivos móviles mediante puertos USB a cargadores con carga rápida a 30W.
 - Se reduce la capacidad de viajeros sentados en vehículos de clase I 10 metros a 21 plazas sentadas.
 - Se reduce la capacidad de viajeros sentados en vehículos de clase I 12 metros a 26 plazas sentadas.
 - Se reduce la capacidad de viajeros sentados en vehículos de clase I 15 metros a 36 plazas sentadas.
 - Se reduce la capacidad de viajeros sentados en vehículos de clase I 18 metros a 46 plazas sentadas.
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase I de 8 metros de longitud a 2 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase I de 10 metros de longitud a 6 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase I de 12 metros de longitud a 6 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase I de 15 metros de longitud a 14 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase I de 18 metros de longitud a 14 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase II low entry de 8 metros de longitud a 2 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase II low entry de 10 metros de longitud a 6 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase II low entry de 12 metros de longitud a 6 maletas [80x32x50].



- Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase II low entry de 15 metros de longitud a 14 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de portamaletas para vehículos de clase II low entry de 18 metros de longitud a 14 maletas [80x32x50].
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase II piso alto de 12 metros de longitud a 3 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase II piso alto de 15 metros de longitud a 4 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase II piso alto de 12 metros de longitud a 5 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase II piso alto de 15 metros de longitud a 6 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase III de 8 metros de longitud a 2,5 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase III de 10 metros de longitud a 4,5 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase III de 12 metros de longitud a 6,5 m³.
 - Se reduce el requisito de capacidad de bodega para vehículos de clase III de 15 metros de longitud a 8,5 m³.
 - Se elimina el requisito obligatorio de dimensiones mínimas del espacio PMSR de 1500x800mm en vehículos de clase I, clase II y clase III quedando supeditado al requisito mínimo establecido en el reglamento 107.
 - Se elimina el requisito de sistema de climatización con calefacción y refrigeración con salida de aire individual para todas las plazas y regulable en caudal en vehículo de clase II con low entry.
 - Se permitirá la inclusión de escalones en el pasillo para vehículos de clase II low entry.
 - Se elimina el requisito de elevador para PMSR con accionamiento manual en vehículos de clase II piso alto y vehículos de clase III, sólo dispondrá de accionamiento automático.
 - Para vehículos de clase II piso alto y clase III se establece un cierre antivandálico parcial con cristal laminado.
 - Se reduce el requisito de velocidad máxima para vehículos de clase I a 80 km/h.
 - Se reduce el requisito de pendiente mínima a la que se deberá circular a velocidad máxima en vehículos de clase I, clase II y clase III a 2,5%.
 - Se elimina el requisito obligatorio de incluir sistemas electrónicos de control de la suspensión neumática.
 - Se modifica la descripción de los sistemas avanzados antiatropello o anticolidión que identifican peatones, ciclistas u otros obstáculos que se encuentran a escasa distancia del vehículo o en lado opuesto al conductor para especificar que deben emitir un aviso acústico al conductor para evitar la colisión (tanto con el propio autobús como con terceros).
 - Se modifica las exigencias del sistema de medición de powertrain eléctrico para que midan la temperatura de cada pack de baterías.
 - Se añaden requisitos mínimos para nuevas categorías de vehículos exigidas en los proyectos.
- Con respecto al anexo de Sistemas Inteligentes de Transporte:



- Se precisa que el sistema de validación y venta deberá cumplir el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en nivel medio, y el resto de sistemas ITS, al menos, en nivel básico.
- Se define la política documental y de cumplimiento normativo en materia de seguridad y protección de datos conforme al RD 311/2022.
- Se incorpora la obligación de registrar todas las anulaciones de billetes realizadas en el pupitre, manteniendo la configuración flexible en función del número de ventas, tiempo o paradas.
- Se acepta el uso de papel de impresora con anchos entre 58 mm y 60 mm.
- Se elimina la exigencia de que la memoria flash del pupitre sea extraíble.
- Se introducen tolerancias técnicas para el lector QR: $\pm 5\%$ en ángulos de lectura, contraste mínimo del 30% y anchura mínima de elementos de 0,2 mm.
- Se aclara que la validación requiere información previa (línea, trayecto y parada) y que esta será suministrada conforme a las especificaciones <<ITS_04 – ODEx>>.
- Se elimina el requisito de aumentar la velocidad de transmisión entre el módulo SAM y la tarjeta, siempre que se cumpla el tiempo máximo de transacción.
- Se incluye como obligatorio el requisito de certificación EMV Transit en las validadoras.
- Se eliminan del documento las exigencias relativas al uso de contador de pulsos y conectividad BLE en pupitres y validadoras.
- Se permite el uso de pantalla adicional o consola existente del vehículo para inspección por parte del conductor, siempre que cumpla las especificaciones ITS_04 – ODEx.
- Se modifica el requerimiento sobre SAE a la demanda, permitiendo a cada operador contratar un sistema independiente, siempre que se garantice app de usuario y envío de datos al CRTM.
- Se aclara que el operador podrá disponer de un sistema distinto del SAE para gestionar el servicio de transporte a la demanda “de área”, con integración externa y app móvil.
- Se descarta la inclusión del portal cautivo para el servicio WiFi a bordo.
- Se incorpora como obligatorio que el sistema de locuciones permita al menos reproducción en español e inglés, contemplando otros idiomas en el futuro.
- Se elimina la exigencia de incorporar paneles exteriores en vehículos subrogados con elementos ya integrados.
- Se aclara que el manejo remoto del zoom en cámaras será revisado en fase de Proyecto.
- Se acepta el uso de soluciones técnicas distintas a WiFi para la descarga de vídeos en cocheras.
- Se limita la exigencia a un único switch gestionado en la red embarcada.
- Se reduce el número mínimo de circuitos de alimentación requeridos de 6 a 4.
- Se mantiene la exigencia de funcionalidad antiatropello en toda la flota, pero se admite el uso de sistemas equivalentes, corrigiéndose además una indicación errónea de dirección.
- Se introduce una fase de transición que permite operar temporalmente con sistemas embarcados preexistentes junto con los nuevos.
- Se admite que el adjudicatario pueda adelantar la instalación de nuevos equipos si considera que el riesgo técnico de coexistencia es elevado.
- Se prevé adaptar los plazos de implantación de nuevos sistemas a criterios tecnológicos realistas en el proyecto definitivo.

La autenticidad de este documento se puede c
<https://gestiona.comunidad.madrid/esv>
mediante el siguiente código según de verific

- Se aclara que no existen problemas de compatibilidad entre equipos antiguos y nuevos si el adjudicatario dispone de un sistema central compatible.
- Se pospone la implantación de nuevas funcionalidades como QR, EMV y SAE a demanda a una fase posterior, reservando la fase intermedia para sustitución de equipos antiguos.

6.2 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-11

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - La línea urbana 1 prolongará su recorrido en el Camino Ancho y el Camino de la Hípica.
 - La línea urbana 3 conservará su recorrido actual, circulando por la calle Dalia.
 - La línea urbana 7 prolongará su recorrido, manteniendo la frecuencia actual.
 - Se amplía el horario de servicio de las líneas C-10 y C-11 hasta la medianoche los días laborables, reduciendo los intervalos de paso a 30 minutos desde las 22:30.
 - Prolongación de la línea 155B desde Hoyo 10 a Camino Ancho, para dar servicio a los desarrollos urbanísticos de La Carrascosa y los futuros de La Solana de Valdebebas.
 - Nueva oferta de la línea 157C, que será igual que la de los días laborables. En fin de semana, se igualará a la línea 157.
 - Modificación del recorrido de la línea 161 en la zona norte de San Sebastián de los Reyes, haciendo que el recorrido sea más directo y rápido hasta Madrid.
 - Modificación del recorrido de la línea 166 en la zona norte de San Sebastián de los Reyes, ofreciendo la cobertura en la zona de La Granjilla y la Av. Quiñones por la que dejará de pasar la línea 161.
 - Modificación del recorrido de la línea N102 para dar cobertura al barrio del Juncal, incorporando una nueva parada en la Av. Rafael Nadal. Además, también se modifica en la zona de Dehesa Vieja, ampliando la cobertura en el barrio y realizando dos paradas más.

6.3 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-12

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incluye un nuevo servicio a las 8:05 en la línea i1 de Algete.
 - Se ampliará el servicio de la línea 191 los fines de semana por la tarde, añadiendo una expedición por sentido, y también los días laborables, mediante una expedición adicional desde Somosierra a las 6:30.
 - Se incluye un nuevo servicio en la línea 191B los días laborables a las 19:15.
 - Se incluye un nuevo servicio por sentido en la línea 191D, a las 6:05 sentido Buitrago y a las 7:20 sentido Robledillo de la Jara. Además, esta línea modificará su recorrido para dar servicio a la localidad de Manjirón.
 - Se ampliará el horario de la línea 193 hasta medianoche los viernes y los sábados.



- Se ampliará el servicio de la línea 194 los fines de semana por la tarde, añadiendo una expedición por sentido.
- Se ampliará el servicio de la línea 194A los fines de semana por la tarde, añadiendo una expedición por sentido. Además, esta línea añadirá una expedición los días laborables a las 7:00 desde Rascafría hasta Buitrago.
- Se prolongará el itinerario de la línea 197B hasta Bustarviejo, y se incorporará una expedición a primera hora de la mañana sentido Torrelaguna.
- Se coordinarán algunos horarios de las líneas 197B y 197C con las líneas 191 y 726.
- Se prolongará el itinerario de la línea 197D hasta Pedrezuela.
- Se modificará la denominación de dos puntos de parada en San Mamés (Navarredonda y San Mamés).

6.4 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-21

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incluirá un nuevo punto de parada por sentido en la línea urbana 2 de Coslada, en la Av. España con la calle Chile. Además, en esta línea se incluirán nuevas expediciones los fines de semana por la mañana.
 - Se modificará el recorrido propuesto para la nueva línea urbana 3 de Coslada-San Fernando, ya que existía un giro en la calle Coslada con José Alix que generaría muchas dificultades al giro del autobús.
 - Se ampliará la franja de servicio de la línea 219 hasta las 23:00, además de prestar servicio los sábados con el mismo horario que los laborables.
 - Se ampliará la franja de servicio de la línea 220 hasta las 23:00. Además, el recorrido de esta línea se prolongará ligeramente desde su cabecera actual en San Fernando hasta la Plaza de Gallarta.
 - Se incrementarán los servicios exprés de la línea 282 los días laborables.
 - La línea 290 realizará la parada del Cementerio de Coslada, pero solamente en sentido Plenilunio, debido a la dificultad que supone realizar el giro en sentido Coslada-El Cañaveral.
 - Se creará la línea 291 entre Rivas Vaciamadrid, San Fernando de Henares y Coslada.
 - Se incrementarán los servicios de la línea 341 que circulan por el Sector XXIII de Velilla de San Antonio, además de incrementarse el recorrido en dicha zona. Por otro lado, se añadirán expediciones exprés (por la R-3) en ambos sentidos, además de crearse sendos servicios que comiencen en Velilla en lugar de en Mejorada.
 - Se creará la línea 342 entre Rivas Vaciamadrid y Mejorada del Campo.
 - Se prolongará el recorrido de la línea N203 en algunas expediciones, estableciendo su cabecera en Madrid en Avenida de América.

6.5 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-22

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.



- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incluirá la parada de la Plaza de Toros (M-206) en la línea urbana 2 de Torrejón.
 - Se modificará el recorrido propuesto de la nueva línea urbana 7 de Torrejón.
 - Se prolongará la línea 222 desde Meco hasta Camarma de Esteruelas, mejorando también la oferta. Además, se corregirán los itinerarios, que no circulan por el interior de Alcalá de Henares.
 - Se incrementará la oferta de la línea 227, tanto en el itinerario regular como en el exprés.
 - Se incorporará una expedición por sentido en la línea N202 para garantizar un intervalo de paso constante de 30 minutos.

6.6 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-23

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se mejorará la oferta de las líneas 1A y 1B, bajando los intervalos a 12 minutos.
 - Se prolongará el itinerario de la línea 3 hasta el Centro de Salud Miguel de Cervantes.
 - Se prolongará el itinerario de la línea 7 por la Av. Gustavo Adolfo Bécquer, añadiendo dos nuevos puntos de parada por sentido.
 - Se prolongará el recorrido de la línea 11 por la zona industrial de la carretera de Ajalvir, que también mejorará la oferta de la línea, disminuyendo los intervalos de paso.
 - Se corregirán dos expediciones que estaban duplicadas en la línea 2.

6.7 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-24

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se prolongará el itinerario de las líneas 211 y 212 desde Canillejas hasta el intercambiador de Avenida de América, donde se establecerá la cabecera.
 - Se prolongará el itinerario exprés de la línea 215 desde Torrejón hasta Alcalá de Henares, realizando el mismo recorrido que la línea 824 en este tramo.
 - Se incrementará la oferta de la línea 231 los días laborables.
 - Se incrementará la oferta de la línea 232, en laborables por la mañana en el recorrido Alcalá-Torres de la Alameda-Valverde de Alcalá, y todos los días en este mismo itinerario, pero ampliándolo hasta Corpa y Pezuela de las Torres, pasando por el núcleo urbano de Villalbilla.
 - Se prolongará la línea 250 desde Meco hasta Camarma de Esteruelas, mejorando también la oferta.
 - Se incrementará la cobertura de la línea 252, añadiendo los puntos de parada de la Av. Daganzo de Alcalá de Henares.



- Se incrementará la cobertura de la línea 254, añadiendo un punto de parada por sentido en la Av. Daganzo de Alcalá de Henares. Además, se mejorará la oferta de la línea los días laborables en los periodos punta de mañana y del mediodía.
- Se incrementará la oferta de la línea 256 los días laborables en el periodo punta de mañana.
- Se incrementará la oferta de la línea 260, incorporando una expedición por sentido, a las 7:00 sentido Alcalá, y a las 18:25 sentido Orusco.
- Se incrementará la oferta propuesta de la nueva línea 262, que contará con un vehículo cada hora y 40 minutos aproximadamente, circulando también por Olmeda de las Fuentes.
- Se creará la línea 264 entre el Hospital de Torrejón y Loeches, garantizando una conexión directa entre ambos puntos.
- Se prolongarán las tres últimas expediciones de la línea 271 hasta la urbanización Los Caminos de Pezuela de las Torres.
- Se añadirán nuevos puntos de parada a las líneas 271 y 272 en Alcalá de Henares, tanto en la Vía Complutense como en el Cementerio Jardín.
- Se incrementará la oferta en la línea 275, tanto en la hora punta de mañana los días laborables, y las noches de los viernes, fines de semana y festivos. Además, se incluirá de cara a Proyectos un punto de parada en Santorcaz que no aparecía en el listado de paradas de la línea.

6.8 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-31

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incrementará el tiempo de recorrido de la línea urbana 1 de Arganda, con el objetivo de poder cumplir los horarios establecidos.
 - Se modificará el itinerario de la línea urbana 2 de Arganda, que pasará a circular por la Avenida del Ferrocarril en todos sus itinerarios, creándose además un itinerario para los días de mercadillo.
 - Se mejorará la oferta y el recorrido de la línea urbana 4 de Arganda, circulando algunas expediciones por el Hospital del Sureste.
 - Se modificarán los itinerarios y los horarios propuestos para la nueva red urbana de Rivas, que contará con tres líneas y un servicio cada 20 minutos en cada línea.
 - Se prolongará la franja de servicio de las líneas interurbanas hasta medianoche, y reducir los intervalos de paso en hora punta a 10 minutos.
 - Se incrementarán los tiempos de recorrido de las líneas 312 y 312A, con el objetivo de poder cumplir los horarios establecidos.
 - Se creará la línea 330A entre la estación de Rivas-Urbanizaciones y el Hospital del Sureste de Arganda.
 - Se modificará el itinerario de la línea 331, pasando por la estación de Rivas Futura.
 - Se modificará el itinerario de la línea 332.
 - Se modificará el itinerario de la línea 333.
 - Se modificará el itinerario de la línea 334.
 - Se mejorará el servicio nocturno de las líneas N301 y N302 todos los días, especialmente las noches de viernes y sábados.



- Se modificará el itinerario de la línea 335 por la zona de Picos de Urbión, pero tan solo en algunas expediciones.

6.9 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-32

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se mantendrán todos los tráficos exteriores a la Comunidad de Madrid que se habían suprimido, en las líneas 326, 351, 52 y 353.
 - Se prolongará el recorrido de algunas expediciones de la línea 313 hasta Tiernes, coordinando los horarios con los de la línea 326, para facilitar el trayecto Valdilecha-Perales de Tajuña.
 - Se incrementará el servicio de la línea 320 tanto los laborables como los fines de semana (periodo en el que se comenzará a ofrecer servicio, ya que actualmente no se realiza), recuperando los horarios actuales y mejorándolos.
 - Se prolongará el itinerario de la línea 321 hasta Ambite.
 - Se mejorará la oferta de la línea 322, tanto a mediodía como a medianoche.
 - Se mejorará la oferta de la línea 326, añadiendo una nueva expedición desde Madrid en la temporada de invierno.
 - Se añadirá una nueva expedición por sentido en la línea 330, por la mañana desde Morata y a mediodía hacia Morata, con el objetivo de facilitar el acceso a los centros educativos de Arganda. Además, se readaptará el servicio respecto de la situación actual para ajustarse a los últimos cambios realizados por el CRTM.
 - Se adecuará el recorrido de la línea 336 según se realiza actualmente, además de actualizar la oferta.
 - Se añadirá una expedición en la línea 350A a las 19:30 desde el Hospital del Sureste de Arganda.
 - Se revisarán los horarios en las líneas 352 y 353, tanto en laborables como en fines de semana, para cadenciar las expediciones y evitar que no haya espacios de dos horas sin un autobús. Además, se creará una expedición de la línea 352 los fines de semana a las 22:00 que realice el recorrido Madrid-Rivas-Arganda-Villarejo de Salvanes.

6.10 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-41

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se mejora la cobertura al polígono industrial de Ciempozuelos.
 - Se adelantará el comienzo del servicio en la línea urbana 1 de Aranjuez, para conectar con el primer cercanías que sale desde Aranjuez.
 - Se prolongará el recorrido de la línea urbana 3 de Aranjuez hasta Las Moreras.
 - Se reforzará el servicio de la línea urbana 4 de Aranjuez los fines de semana.
 - Se adelantará el comienzo del servicio en la línea urbana 5 de Aranjuez, para conectar con el primer cercanías que sale desde Aranjuez. Además, la línea modificará su recorrido al paso por el PAU de la Montaña.



- Se revisarán los horarios del servicio urbano de Valdemoro, para coordinar los primeros y los últimos servicios con los primeros y últimos cercanías respectivamente, teniendo en cuenta los cambios que pueda realizar Renfe.
- Se incrementará la oferta de las líneas urbanas 1 y 2 de Valdemoro en las horas punta del mediodía y de la tarde los días laborables de septiembre a junio.
- Se modificará el recorrido de la línea urbana 3 de Valdemoro, ya que el propuesto no es posible realizarlo, añadiendo además dos paradas en el barrio del Hospital.
- Se eliminará el tramo de la línea urbana 6 de Valdemoro que llega hasta el cementerio y se pasará a dar servicio a dos institutos.
- Se corregirán los errores en algunos mapas de la línea urbana 7 de Valdemoro y se modificará el itinerario para dar servicio a dos institutos.
- Se reforzarán las urbanas de Pinto en franjas puntuales.
- Se añadirá una expedición de la línea 410 a las 6:00 desde San Martín de la Vega.
- Se creará un itinerario de la línea 411 para dar servicio a La Marañososa, con la misma frecuencia que realiza actualmente la 415, 6 expediciones al día por sentido de lunes a viernes y 4 los fines de semana.
- Se ampliará el servicio de la línea 412, incluyendo más servicios al final del día.
- Se ampliará el servicio de la línea 413 los fines de semana, además del último servicio, para garantizar la conexión con el último cercanías en Pinto.
- Se modificará el recorrido de la línea 415 en los itinerarios Madrid-Hospital de Valdemoro. Por otro lado, se revisarán los horarios de los fines de semana para incluir una expedición que no se había hecho (16:00).
- Se mejorará la frecuencia en la línea 416
- Se mejorará la oferta de la línea 421 todos los días de la semana.
- Se mejorará la oferta de la línea 423 los fines de semana.
- Se mejorará la oferta de la línea 426 los laborables hasta las 15:00 aproximadamente, y se ampliará el servicio los fines de semana. Por otro lado, se corregirá la transcripción de los horarios de las expediciones de la línea.
- Se mejorará la oferta de la línea 427 para que circule cada 30 minutos las horas punta de mañana y tarde de los días laborables.
- Se modificará el recorrido de la línea 428 en el Área Empresarial Andalucía.
- Se mejorará la oferta de la línea 455 para que circule cada hora los días laborables.
- Se modificará el recorrido por Valdemoro de la línea N401.
- Se ampliará el recorrido de la expedición de las 4:45 de la línea N402 hasta Madrid.
- Se corregirán itinerarios de la línea urbana 5 de Aranjuez, y las líneas 1 y 3 de Valdemoro, de las líneas 426, 430 y N402, y se modificará el tiempo de recorrido de una sublínea perteneciente a la línea 430.

6.11 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-42

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se prolongará la línea urbana 1 de Getafe hasta el tanatorio.



- Se modificará el recorrido de la línea urbana 2 de Getafe por la Av. Andalucía y la calle Granada.
- Se modificará el recorrido de las líneas urbanas de Parla para dar servicio a la estación de Parla Norte, una vez se encuentre finalizada y entre en servicio.
- Se modificará el itinerario de la línea urbana 3 para que circule por el PAU 5 una vez se desarrolle y ocupe.
- Se modificará el itinerario de la línea 442 para dar servicio a la estación de El Casar.
- Se modificará el itinerario de la línea 443 en la zona de Los Espartales y Las Margaritas.
- Se modificará el itinerario de la línea 447 por la Av. España.
- Se modificará el itinerario de la línea 450 para dar servicio a la zona interior del barrio Poza del Agua de Leganés, además de hasta la estación de El Casar en Getafe.
- Se reforzará el servicio de la línea 460 en los periodos punta de demanda.
- Se modificará el itinerario de la línea 462 para dar servicio a la estación de El Casar.
- Se reforzará el servicio de la línea 463 en los periodos punta de demanda.
- Se mejorará la oferta en las líneas nocturnas N801, N803, N805 y N806. En el caso de la N807 se reforzará el servicio las noches de los viernes y sábados, además de prolongarse el itinerario de la línea hasta Casarrubuelos.
- Se corregirán itinerarios de la línea urbana 4 de Getafe y de la línea 460, además de incorporarse la línea urbana 7 de Getafe.

6.12 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-43

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se modificará el recorrido de la línea urbana 1 de Leganés para circular por la zona central de la Ciudad del Automóvil y aproximarla al hospital.
 - Se modificará el recorrido de la línea urbana 3 de Leganés para dar servicio a la zona de Quinto Centenario con Zarzaquemada, Leganés Norte y El Carrascal.
 - Se reducirán las paradas que realizan los servicios interurbanos en Fuenlabrada, para evitar solapamientos con el servicio urbano.
 - Se prolongará el recorrido de la línea 468B hasta el Centro Comercial Loranca y se incrementa la conexión con el Hospital de Fuenlabrada.
 - Se modificará el recorrido de la línea 481 para que circule, en los horarios punta de demanda, por el interior del área de Leganés Tecnológico.
 - Se creará una línea que realice el recorrido de la actual 483 por Leganés, incluyendo La Fortuna, y el de la 486 por Madrid.
 - Se modificará el recorrido de la línea 487 para que circule por el barrio de Campo de Tiro.
 - Se corregirán calendarios y expediciones de las líneas 480, 482, 484 y 485.

6.13 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-51

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.



- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se mantendrá el recorrido actual de la línea urbana 1 de Alcorcón, manteniendo el recorrido hasta Puerta del Sur también los fines de semana y festivos.
 - Se suprimirá la línea urbana 1 de Villaviciosa de Odón que se había propuesto crear en Anteproyectos, destinando los recursos de la línea a reforzar las interurbanas.
 - Se valorará dar servicio a la nueva urbanización Monte de la Villa, una vez esta se encuentre consolidada.
 - Se recuperará la parada que se había previsto suprimir para algunas líneas en la Av. Príncipe de Asturias con la Av. Vaillo (Villaviciosa de Odón).
 - Se modificará el itinerario de la línea 510, prolongando la línea hasta la estación de Puerta de Boadilla, donde establecerá su cabecera. Además, se modificarán los horarios para alternar las expediciones por la urbanización El Bosque.
 - Se actualizará el estado actual de la línea 510A, incluyendo además la línea 510B, derivada de las obras de soterramiento de la A-5.
 - No se suprimirá la línea 514, manteniendo el servicio actual de la línea.
 - Se mejorará la oferta de la nueva línea 515, que dispondrá de horarios regulares durante todo el día.
 - No se suprimirá la línea 517, prolongando la línea hasta el intercambiador de Príncipe Pío, mejorando además su oferta.
 - Se modificará el itinerario de la línea 519, para dar servicio al interior de la urbanización Pinares Llanos.
 - Se cambiará el contrato de la línea 532, que pasará a pertenecer a la concesión CM-53.
 - Se mejorará la oferta de la línea N502, además de crear un nuevo itinerario que discurrirá por la zona de Puerta del Sur y por el Ensanche Sur de Alcorcón.
 - Se cambiará el contrato de la línea N504, que pasará a pertenecer a esta concesión. Además, esta línea incrementará su oferta.
 - Se corregirán itinerarios y puntos de parada de las líneas urbanas 1 y 2 de Alcorcón, y de las líneas 510, 510A, 511, 512, 516, 518, 519, 519A y 520.

6.14 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-52

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incrementará la franja horaria de servicio de la línea 495 en la temporada de verano, concretamente en las expediciones que circulan hasta la zona de Zarzalejo (Arroyomolinos), para garantizar las llegadas a Madrid antes de las 8:00.
 - Se prolongará el recorrido de la línea 498 hasta el Hospital Rey Juan Carlos desde la Universidad.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 499, concretamente en las expediciones que salen desde la Urbanización Cotorredondo, añadiendo una expedición a las 6:10.
 - Se creará un nuevo punto de parada para la nueva línea 499A en la Av. Castañeras, a la altura de la calle Andalucía.



- Se incorporará un nuevo punto de parada por sentido para la línea 524 en la calle Pintor Velázquez de Móstoles, concretamente las paradas 11361 y 11362.
- Se cambiará el contrato de la línea N501, que pasará a pertenecer a esta concesión. Además, esta línea incrementará su oferta.
- Se prolongará el itinerario de la línea N503 hasta la Av. Vía Láctea, realizando el recorrido de la línea 524.
- Se actualizará en Proyectos la oferta de las líneas 522, 523 y 526 con los horarios actuales, además de corregir los planos de algunos itinerarios de las líneas 521 y 534.

6.15 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-53

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incrementará la oferta de la línea 529A, tanto los días laborables como los fines de semana.
 - Se cambiará el contrato de la línea 532, que pasará a pertenecer a esta concesión.
 - Se prolongará el recorrido de la línea 532 hasta Villamantilla, pasando por Villanueva de Perales, realizando este recorrido varias expediciones al día por sentido. Además, las expediciones en hora punta realizarán un nuevo punto de parada en Brunete, para así conectar dicho municipio con Sevilla la Nueva.
 - Se incluirá en este contrato la línea 535, perteneciente actualmente a una VAC, manteniendo sus itinerarios y horarios.
 - Se crearán itinerarios exprés de la línea 539, en el periodo punta de mañana, con el objetivo de conectar El Álamo con Madrid sin pasar por Navalcarnero.
 - Se incrementará la oferta de la línea 545 mediante una expedición directa a Madrid sin paso ni por Móstoles ni por Alcorcón.
 - Se modificará el horario de la línea 546 los fines de semana y festivos, igualando el servicio al de los días laborables.
 - Se incrementará la oferta de la línea 551 con los hospitales de Móstoles y Alcorcón, mediante una nueva expedición por sentido.
 - Se cambiará el contrato de las líneas N501 y N504, que pasarán al CM-52 y al CM-51 respectivamente.
 - Se modificará el recorrido de la línea N505, pasando a circular por el barrio de El Pinar las expediciones con origen/destino Navalcarnero, además de modificar también el recorrido de las expediciones con origen/destino Sevilla la Nueva, para dar cobertura al barrio de La Dehesa.
 - Se corregirán los mapas de las líneas 528, 532 538, 539, 541, 545, 546, 547 y 548 de cara a Proyectos.
 - Se corregirán los calendarios y las expediciones de las líneas 528, 529A, 531 y 531A de cara a Proyectos.

6.16 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-61

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.



- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incrementará la oferta de las líneas urbanas 2 y 3 de Pozuelo de Alarcón.
 - Se incrementará la oferta de la línea 654 en los periodos punta de demanda.
 - Se mantendrá la línea 815, con los itinerarios y horarios actuales.
 - Se incrementará la oferta de las líneas N901, N902 y N906.
 - Se corregirá la ubicación de varios puntos de parada, además de varios errores en los recorridos de las líneas 657A y 659.

6.17 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-62

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se modificarán las líneas urbanas 1 y 2 de Boadilla del Monte, convirtiéndolas en líneas circulares de sentido contrario.
 - Se prolongará el recorrido de la línea urbana 4 de Boadilla del Monte, hasta la confluencia de las calles Río Guadarrama y Río Tajo. Además, para garantizar su fluidez, se modificará su recorrido en la Av. Pedro Valdivia.
 - Se suprimirá la línea urbana 5 de Boadilla del Monte, que había sido propuesta en Anteproyectos.
 - Se modificará el recorrido de la línea 571, simplificándolo en la zona de las urbanizaciones de Boadilla y desplazando por tanto su cabecera a la confluencia de las calles Río Guadarrama y Río Tajo.
 - Se modificará el recorrido de los itinerarios exprés de la línea 573.
 - Se incrementará el servicio de la línea 581 los fines de semana.
 - Se crearán itinerarios más directos de la línea 626, sin efectuar paso por las urbanizaciones de Las Encinas y Silos de la Ermita (Villanueva de la Cañada).
 - Se incorporará una expedición en la línea 627 los días laborables a las 7:30 en sentido Madrid.
 - Se incrementará la cobertura de la línea 641, para dar un mayor servicio a la Urbanización Puentelasierra.
 - Se prolongará el recorrido de algunas expediciones de la línea 642 hasta Chapinería.
 - Se coordinarán las horas de salida de las nuevas expediciones de la línea N905 con los servicio existentes.
 - Se prolongará el recorrido de una expedición (1:30) de la línea N908 para dar servicio a Colmenar del Arroyo las noches de los sábados. Además, se incrementará la oferta de la línea las noches de los fines de semana y vísperas de festivos.
 - Se incorporará la línea FS1 de cara a Proyectos, además de corregirse algunos itinerarios de la línea urbana 3 de Boadilla y la 642.

6.18 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-63

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:



- Se modificará el recorrido de la línea urbana 1 de Las Rozas, pasando a circular por las calles Azor y Cetrería, en la Urbanización Molino de la Hoz, para lo que se instalarán 2 nuevos puntos de parada por sentido.
- Se eliminará una parte del recorrido exprés de la línea 622 sentido Las Matas en dicha zona, para agilizar su recorrido.
- Se creará un nuevo itinerario exprés en la línea 625, sentido Las Rozas, recortándose ligeramente el recorrido en sentido contrario en la zona de los centros comerciales.
- Se creará un nuevo itinerario exprés en la línea 628, sentido Las Rozas, recortándose el recorrido en sentido contrario, pasando a circular por la M-505.
- Se mejorará la oferta de la línea N903, incorporando una expedición por sentido entre medianoche y las 2:00, además de prolongarse el itinerario hasta Las Matas.

6.19 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-64

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incrementará la oferta de la línea urbana 3 de El Escorial, creándose 3 expediciones por sentido hasta El Peralejo.
 - Se incrementará la oferta de la línea 640 los días no lectivos, pasando a realizar las mismas expediciones que se realizan los días lectivos.
 - Se incrementará la oferta de la línea 645 los fines de semana y festivos.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 660 los días laborables, con una expedición adicional por sentido por las noches.
 - Se incrementará la oferta de la línea 661 los fines de semana y festivos.
 - Se incrementará la oferta de la línea 661A los días laborables, mediante una expedición a las 6:30 en sentido Madrid. Además, la línea retrasará ligeramente el horario de salida de dos expediciones (15:00 y 16:45), entre 15 y 20 minutos, para garantizar la movilidad de los alumnos/as de un centro educativo.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 664 hasta el entorno de las 23:15.
 - Se modificará el recorrido de las expediciones de fin de semana y festivos de la línea 665, para que circulen también por la estación de Santa María de la Alameda, como se realiza los laborables.
 - Se modificará el recorrido de la línea 667 en una expedición por sentido los viernes, sábados y domingos por la tarde, para dar cobertura al Centro Comercial Gran Plaza 2 de Majadahonda.
 - Se incrementará la oferta de la línea 669 los días laborables.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 669A mediante una expedición por sentido por las tardes.
 - Se ampliará la cobertura de la expedición de la 1:25 de la línea N604, que pasará a circular también por Zarzalejo. Además, se mejorará la oferta de la línea en Las Zorreras con una expedición más que realice el paso por dicha zona.
 - Se corregirán una serie de itinerarios de las líneas urbanas 1 y 2 de San Lorenzo de El Escorial, y de las líneas 660 y 664.



6.20 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-65

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se mantendrá el servicio de la línea 610 tal y como se presta actualmente.
 - Se incrementará la oferta de la línea 611 los fines de semana.
 - Se incrementará la oferta de la línea 611A los días laborables en los periodos punta de demanda.
 - Se incrementará la oferta de la línea 631 a través de servicios directos Colmenarejo-Madrid.
 - Se llevarán a cabo una serie de cambios y mejoras en la línea 632, detalladas a continuación:
 - Se prolongarán algunas expediciones de El Guijo hasta Colonia España. Además, en esta zona la línea se prolongará aún más, hasta la zona de Los Arroyos (final de la calle Estación), situada en el término municipal de El Escorial.
 - Se modificará una de las expediciones nocturnas en cada sentido para que de servicio también a la zona de Parquelagos las noches de los viernes y los sábados.
 - Se ampliará la franja de servicio los días laborables a primera hora de la mañana, introduciendo una expedición a las 5:30 sentido Madrid, y permitiendo también el enlace con los primeros trenes en la estación de Galapagar-La Navata.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 633 los días laborables por la mañana mediante una expedición a las 7:30 en sentido Colmenarejo-Universidad Carlos III.
 - Se corregirán algunos itinerarios de las líneas urbanas 1, 2, 4 y 5 de Torrelodones, además de las líneas 630, 631, 633 y 634.

6.21 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-66

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se incrementará la oferta de la línea urbana 4 de Collado Villalba los días laborables en la franja de 8:45 a 13:45, con un vehículo cada media hora. Además, dentro de esta línea se integrarán dos nuevos servicios de lanzadera:
 - Un servicio a las 8:00 desde la estación hasta los institutos.
 - Un servicio a las 14:30 desde el Instituto Lázaro Cárdenas hasta la estación y el Zoco.
 - Se mantendrá el servicio de la línea 670 tal y como se presta actualmente.
 - Se incrementará la oferta de la línea 671, con un nuevo servicio directo en hora punta de mañana sentido Madrid, sin paso por Collado Villalba pueblo.
 - Se incrementará la oferta de la línea 672, con dos nuevos servicios directos en hora punta de mañana sentido Madrid, sin paso por Collado Villalba pueblo.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 672A, mediante una expedición a las 23:30 sentido Cerceda.



- Se incrementará la oferta de la línea 681 los fines de semana. Además, esta línea ampliará la franja horaria de servicio por las noches.
- Se incrementará la oferta de la línea 682, con nuevos servicios directos en hora punta de mañana sentido Madrid, sin paso por Collado Villalba.
- Se incrementará la oferta de la línea 683, con nuevos servicios directos en hora punta de mañana sentido Madrid, sin paso por Collado Villalba.
- Se incrementará la oferta de la línea 684, con nuevos servicios directos en hora punta de mañana sentido Madrid, sin paso por Collado Villalba.
- Se corregirá la ubicación de un punto de parada en Cercedilla (líneas 680 y 684), los mapas de la línea 685 a su paso por Las Rozas, y se modificará el código de la línea 692, que ha eliminado la codificación de Servicio Especial (SE).

6.22 CAMBIOS QUE AFECTAN AL CONTRATO CM-71

- El apartado 2.1.1 Variables sociodemográficas ha sido corregido para incorporar datos más actualizados, así como sus proyecciones.
- El apartado 2.2 Mejoras de los servicios planteadas se ha corregido con los siguientes cambios:
 - Se prolongará el itinerario de la línea urbana 4 de Tres Cantos hasta la Plaza de la Mancha, cambiando también su denominación, que pasará a ser Tres Cantos Norte.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 712 sentido Tres Cantos, añadiendo dos expediciones más por la noche, antes de la finalización del servicio.
 - Se ampliará la franja horaria de servicio de la línea 713 sentido Tres Cantos, añadiendo dos expediciones más por la noche, antes de la finalización del servicio.
 - Se prolongará el itinerario de la línea 717 hasta la Plaza de la Mancha, cambiando también su denominación, que pasará a ser Tres Cantos Norte. Además, se reforzará la línea en hora punta de mañana sentido Madrid, y en hora punta de tarde sentido Tres Cantos.
 - Se corregirán y modificarán calendarios y expediciones de las líneas 712, 714, 722, 724, 726 y N702.



7 CONCLUSIONES

Una vez analizadas todas las alegaciones presentadas en el procedimiento de información pública de los anteproyectos de servicios públicos transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Comunidad de Madrid, CM-11 a CM-71, y tras su valoración técnica, económica y jurídica, se propone modificar los citados anteproyectos en los aspectos que resulten precisos para incorporar el contenido de aquellas alegaciones estimadas total o parcialmente.

En relación al resto de alegaciones presentadas, se propone su desestimación o simplemente su no consideración, en los casos en que se trate de circunstancias que ya venían previstas, explícita o implícitamente, en los propios anteproyectos y que, en consecuencia, no requieren de ninguna modificación los documentos sometidos a información pública.

En Madrid , a fecha de firma.

Fdo. Francisco Javier Gómez López
Firmado digitalmente por: FRANCISCO JAVIER GÓMEZ LÓPEZ
Fecha: 2025.07.16 17:17

Director de Planificación Estratégica y Explotación

Fdo. Pablo Rodríguez Sardinero

Firmado digitalmente por: PABLO JOSE RODRIGUEZ SARDINERO - ***
Fecha: 2025.07.16 17:20

Director Gerente.

