



AYUNTAMIENTO DE PALENCIA

Medio Ambiente

VIII CENTENARIO DEL ESTUDIO GENERAL
**UNIVERSITAS
PALENTINA**
PRIMERA UNIVERSIDAD DE ESPAÑA

ANEXO 5 : INSTALACIONES ADSCRITAS AL SERVICIO: RELACIÓN INSTALACIONES AUXILIARES.



ANEXO 5: INSTALACIONES ADSCRITAS AL SERVICIO

A.- SITUACIÓN:

La instalación adscrita al servicio se resumen en un aseo prefabricado destinado al uso por parte de los trabajadores de la empresa, se encuentra situada en los jardines al final de la Avenida Madrid, junto a una bolera enfrente de la Residencia de Ancianos.

B.- Características:

- Superficie total de la caseta es 4.08 m².
- caseta prefabricada de hormigón de 1800x1800x2200 mm. de altura, con su lavabo e inodoro. Acabado en hormigón liso emplastecido y pintado

C.- Instalaciones:

Fontanería:

Tuberías de agua sanitaria construidas en base a tubería de cobre soldada y empotrada, tuberías de desagüe en material de PVC.

La acometida de agua potable deberá adecuarse para la instalación de un contador y poder ser facturado a la compañía del Agua.

Actualmente dispone de acometida de saneamiento conectada a colector general.

Electricidad:

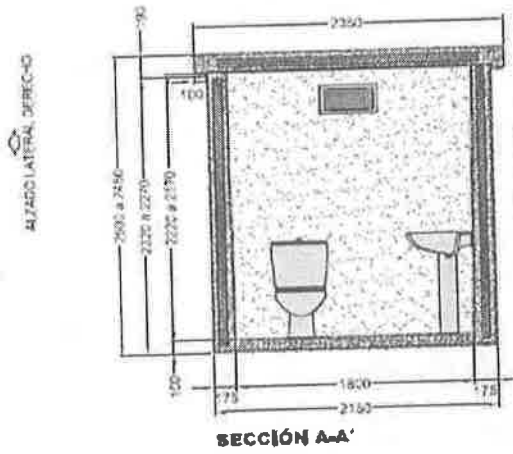
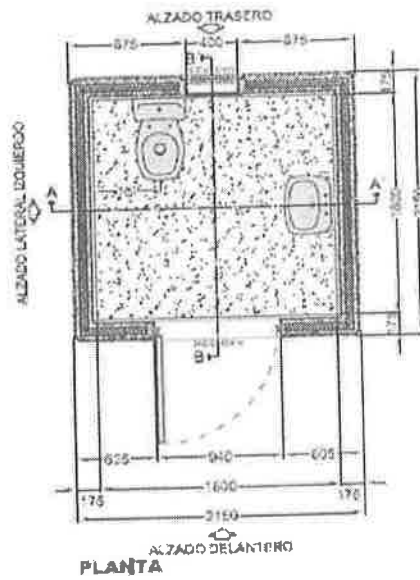
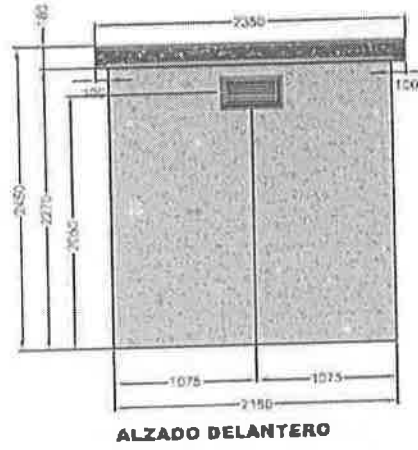
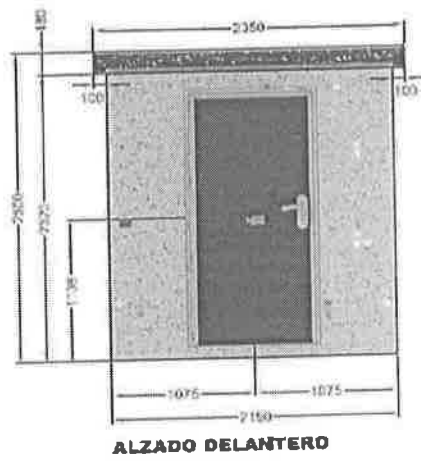
Toda la electricidad incluida en el conjunto modular, está realizada de acuerdo a la actual Normativa y Reglamento de BT.

Canalizaciones, tanto verticales como horizontales, empotradas.

El conjunto modular, dispone:

- 01 cuadro de acometida y derivación, con magnetotérmicos y diferenciales.
- 02 interruptores simples de superficie.
- 01 plafón 100 W.

Dicho conexionado eléctrico desde cuadro interno se encuentra enganchado al cuadro de alumbrado público, no es preciso modificarlo.



Dimensiones aproximadas de la caseta



AYUNTAMIENTO DE PALENCIA
Medio Ambiente

VIII CENTENARIO DEL ESTUDIO GENERAL
**UNIVERSITAS
PALENTINA**
PRIMERA UNIVERSIDAD DE ESPAÑA

ANEXO 6 : ENCUESTAS REALIZADAS ONLINE

Portaldeencuestas es el software online con el que podrás crear, enviar y gestionar tus encuestas online.

Es|Eus



FREE ¡Bienvenido, smanuel!
Cuenta FREE: actualizar
versión gratuita

Configuración Cerrar sesión

Análisis de resultados

Usuario Servicio de Autobuses

Inicio:18-05-2012 Fin:11-06-2012

Numero de encuestas rellenas: 109

Completas: 109

No finalizadas: 0

109/109

Desagrupar Preg. Solo las terminadas Imprimir

■ ¿Señale cuál es su edad? 109/109

7 a 14 años	1 (1%)
18 a 25 años	29 (27%)
26 a 45 años	59 (54%)
46 a 60 años	18 (17%)
Mayor de 61 años	2 (2%)

■ ¿Cuándo utiliza Vd. el transporte urbano? 109/109

Más de un viaje diario	28 (26%)
Un viaje al día	15 (14%)
Varios días a la semana	42 (39%)
Esporadicamente	24 (22%)

■ ¿Para qué utiliza el transporte urbano? 109/109

Acudir al trabajo	24 (22%)
Acudir al centro docente	18 (17%)
Compras o gestiones	14 (13%)
Desplazamiento entre centros de trabajo	2 (2%)
Para no coger el coche	17 (16%)
Para moverme por la ciudad	34 (31%)

■ ¿Qué líneas de autobús utiliza con frecuencia? 186/186

A	67 (36%)
B	79 (42%)
C	8 (4%)
E	19 (10%)
H	13 (7%)

■ Valoración actual del transporte urbano en Palencia

	Buena	Regular	Mala	
Estado de las paradas	37 (34%)	64 (59%)	8 (7%)	●
Proximidad de la paradas	69 (63%)	36 (33%)	4 (4%)	●
Información de horarios y recorridos	22 (20%)	59 (54%)	28 (26%)	●
Estado del vehículo	55 (50%)	41 (38%)	13 (12%)	●
Puntualidad	47 (44%)	51 (47%)	10 (9%)	●
Tiempos de espera	32 (30%)	55 (51%)	21 (19%)	●
Tiempos de viaje	53 (50%)	41 (38%)	13 (12%)	●
Trato con el personal del servicio	74 (68%)	26 (24%)	9 (8%)	●

Recorridos (responde a su necesidad)	51 (47%)	42 (39%)	16 (15%)	●
Precio del servicio	49 (45%)	35 (32%)	25 (23%)	●
Seguridad percibida en el viaje	67 (61%)	32 (29%)	10 (9%)	●

■ Señale a continuación qué mejoraría del Servicio de transporte urbano en Palencia 468/468

Estado de las paradas	40 (9%)
Comodidad en las paradas	38 (8%)
Tiempo de caminata hasta la parada	19 (4%)
Estado del vehículo	28 (6%)
Puntualidad	41 (9%)
Tiempos de espera	65 (14%)
Tiempos de viaje	29 (6%)
Trato con el personal del servicio	14 (3%)
Los recorridos (responde a sus necesidades)	33 (7%)
Precio del servicio	40 (9%)
Información sobre horarios y frecuencias de paso	56 (12%)
Aumentar el número de paradas	20 (4%)
Autobuses menos contaminantes	45 (10%)

■ En su opinión, ¿Qué debemos cambiar o mejorar? 72/109

1. Mayor Frecuencia los fines de semana en la Línea B. Mayor comodidad en las paradas.
2. Sábados y domingos, el tiempo de espera no compensa con la distancia a recorrer en la ciudad, en ese tiempo de espera se puede ir y volver sin necesidad de bus. Se puede decir que es una forma de cargarse el transporte público.
3. TENER UN POCO MÁS EN CUENTA A LAS PERSONAS QUE VIAJAN CON UN COCHECITO DE BEBE, PARECE QUE CUANDO VAS A MONTAR CAMBIA DE CARA EL CONDUCTOR, MENOS TIEMPO DE ESPERA EN LA LÍNEA E
4. .
5. Hay veces que no merece la pena esperar, pues el tiempo en el que llegas andado es el mismo.
6. Los fines de semana sse nota que hay menos
7. No está contemplada la Línea P.
8. 1- La limpieza de las paradas deja mucho que desear, tanto el techo, siempre lleno de suciedad, ramas...como las zonas metálicas con manchas de orines de perro o el acerado de estas, especialmente en la zona bajo los asientos. También dejan bastante que desear a veces los postes de los marcadores digitales llenos de papeles y pegatinas. 2- El estado de los vehículos e manera general es bueno, excepto los más antiguos, que además de esto no están adaptados a los minusválidos, algo que se debería tener muy en cuenta para sustituir ya esos autobuses. 3- Los recorridos: Hay zonas bien comunicadas, pero como se pretende que zonas como el S-11 y S-12 crezcan y se desarrollen urbanísticamente con las pésimas comunicaciones que tienen (están totalmente incomunicados ya que las paradas están muy lejos), tampoco estaría mal que se pensase algo más en los polígonos Industriales (en otras ciudades están bien comunicados, lo que puede hacerlos más atractivos en muchos aspectos), el cierre del Vial por la zona sur podría ser útil para crear una línea circular, que englobase tanto los Sectores 11 y 12 del Paseo de la Julia como la zona del Polígono Industrial. 4- Información sobre horarios y recorridos: En algunas paradas gracias a las señales digitales es fácil saber cuándo vendrán los autobuses en otras es muy difícil. Sugerencias: Sustitución de los autobuses más antiguos por otros adaptados a minusválidos y menos contaminantes. Mayor limpieza de las marquesinas (cristales, asientos, partes metálicas, techo) y colocación en estas de planos en los que se puedan ver claramente las rutas. Qué se señalice mejor a los minutos que debe llegar aproximadamente el autobús a cada marquesina, ya que el sistema que se utiliza actualmente es un poco confuso, dice cada cuantos minutos pasa, pero no los minutos aproximadamente a los que debería pasar. Llegada de los autobuses a las zonas nuevas e Industriales o creación de un autobús búho. En algunas ciudades existen acuerdos o consorcios con los autobuses Interurbanos (en Palencia son los que van a Villamuriel, Venta de Baños?), en las que hay tarjetas únicas, o los autobuses urbanos llegan hasta los municipios cercanos?
9. la línea P tambien la utilizo pero no puedo marcarla, ahí barrios que tienen un servicio malo,y otros muy deficiente, se necesitan mayores recorridos...¿ Si vives en el cristo y trbajas en el polígono?
10. Ahora mismo estoy residiendo en una localidad fuera de Palencia y he notado diferencias significativas. Si se sube una persona mayor, el autobús no arranca hasta que se haya sentado o esté en disposición de ello, cosa que en Palencia no ocurre, arrancan sin más contemplaciones. Por otro lado si el autobús observa que viene alguien corriendo y tiene que esperar 30 segundos por ella o él espera, cosa que en Palencia no ocurre!! Te da con las puertas en las narices. También es verdad que aquí donde me encuentro, la frecuencia de paso es mayor. Hay conductores, casi todos, muy majos y respetuosos, pero hay alguno, que deja mucho que desear, por escaso civismo y respeto. En general he de decir que estoy muy contenta y satisfecha con el servicio.
11. creo que el sistema que teniais antes, del tiempo de espera estaba muy bie (Siempre que funcionase bien...)
12. Debería haber nuevos recorridos. Las dos líneas principales, A y B, hacen un recorrido similar
13. Una línea de autobus que se pueda utilizar para ir a la Lanera, que está bastante lejos de mucha gente y ninguna línea pasa por ahí. Sería un autobus bastante utilizado, no todos los usuarios del centro tienen coche. Aumento de la edad límite en el bono universitario. Y aumento en el horario de ventanilla en la estación, o puedes ir hasta aproximadamente las 7 (creo q cierran a las 7,20) o te toca volver otro día. Realmente no me parece q contaminen mucho, pero he señalado esa casilla porque el cuidado del medio ambiente es algo que siempre hay q tener en cuenta.
14. que se amplie un poco más el horario y haya autobus hasta las 12 de la noche por ejemplo
15. Los postes de información de los minutos restantes por norma no funcionan muy bien, además de poner en más paradas.
16. Tener en cuenta las paradas y horarios de los institutos. Para los alumnos del Alonso Berruguete a su salida no disponen de una parada de autobus de la línea A cercana que les lleve hasta San Antonio. Me gustaría que se tuviera en cuenta, soy una de las afectadas, ya que vivo en el barrio San Antonio.
17. Que el autobús que va al Campus Universitario, vaya de verdad al campus universitario no nos deje en la Residencia de ancianos pues hay gente (y me incluyo) que para ir a coger el autobús nos tenemos que saltar 4 carriles de la carretera porque se va. Por otra parte, el horario no tenía que ser a las horas en punto pues las clases acaban o empiezan a las horas en punto y muchas veces le perdemos.
18. En mi opinión, con autobuses a las horas en punto, y cuarto, y media y menos cuarto sería más que suficiente. Sería un horario fácil de memorizar y disminuiría el coste debido a reducir nº de autobuses y tiempo de espera en la primera y última parada.
19. Por favor, no quiero escuchar en el servicio público de transportes programas radiofónicos obscenos y tremendamente machistas como los de Europa FM.
20. añadir la línea P

21. incrementar el servicio de las líneas A y B en momentos punta de entradas y salidas de colegios. No retirar el servicio de mañana en la línea del monte porque se verán resentidas el uso de las piscinas del monte ya que mucha gente aprovecha para pasar el día entero allí yendo en autobuses
22. Que pasa que la línea P ya se la han cargado. Alguien se ha dado cuenta que en la pregunta 4 se han cargado de un plumazo la línea P. Alguien me explica donde va la línea C que se refleja en la pregunta 4.
23. Puntualmente en ciertos horarios mas frecuencia de autobuses.
24. Hay en trayectos (vease línea B) en la cual hay 3 paradas seguidas en una misma avenida.
25. En primer lugar, las líneas que hay actualmente no llegan a todos las zonas de la ciudad (como la zona entre Carrechiquilla y la policía local o la zona tras las casas del hogar como la calle Labrador y el centro de deporte La Lanera), en cambio hay líneas como la A y la B que se solapan en muchos tramos del recorrido. En segundo lugar veo importante que se creen carriles bus (como esta contemplado en plan de movilidad sostenible) en las avenidas de modesto la fuente, casado del alisal, y en la zona que une el cuartel de la policía nacional con la plaza de León (dirección centro). Con esta medida se reduciría el tiempo de viaje, ya que por poner un ejemplo: se tarda menos andando desde la fábrica de armas hasta la plaza mayor que si coges el autobus (A) ya que en la zona desde angelinas a la glorieta de san lazaro a algunas horas se tarda más de 5 min.
26. poner un sistema de Información de tiempos de llegada a través de móvil o internet que marque la posición del autobús y el tiempo que falte para su llegada a través de la página web como en la página web de autobuses de ponferrada que marca la posición de los autobuses y el tiempo que falta en internet y por teléfono
27. yo soy usuario de la línea P y que utiliza bastante gente y que tenemos derecho los que vivimos en la zona de allende el río (viñalta) para que no quiten el autobus o le pongan cada hora como quereis porque le utilizan estudiantes, personas trabajadoras y mas personas y debería de aver algun autobus mas no solo que pase cada media hora. Porque nosotros tenemos el mismo derecho que los usuarios de las líneas A y B Porque las líneas A , B pasan cada 10 min o 15 min
28. Mejoraría el horario de la línea A, en el penúltimo trayecto desde el campus de la Yutera hacia el barrio de San Antonio, el autobús sale a las 22:05 y al trabajar en el centro Carrefour no me da tiempo a cogerlo (al igual que les pasa a otros compañeros que salimos a las 22:00) y tenemos que esperar hasta el siguiente y último autobús que es a las 22:00; por lo tanto mejoraría esta frecuencia, cambiando el de las 22:05 a las 22:10 o 22:15 para que sean menos distantes.
29. En mi opinión se debería mejorar el sistema de información de las líneas en las paradas y estar más actualizada y también la línea del monte y cementerio que a veces no sabes las paradas donde paran y mejorar los paneles de tiempos poniendo las consultas por internet por ejemplo como hay en otras ciudades
30. En mi opinión se debería mejorar el sistema de información de las líneas en las paradas y estar más actualizada y también la línea del monte y cementerio que a veces no sabes las paradas donde paran y mejorar los paneles de tiempos poniendo las consultas por internet por ejemplo como hay en otras ciudades
31. No se respeta por otros vehículos el espacio de las paradas del bus, y siendo Palencia una ciudad a que no cuenta con carril-bus, los autobuses tienen que parar en las propias calles o avenidas, con lo que generan atascos en el tráfico. Se tarda mucho en los trayectos; se mejoraría con carril-bus. Los autobuses son muy viejos y contaminantes.
32. Muchas veces no son puntuales. Los conductores conducen como camicaces y no es la primera vez que pegan un frenazo y todos nos vamos hacia delante. La página web de absacity está fatal. Yo necesito saber exactamente los horarios de las líneas, y en Internet sólo figura cuándo sale y luego te pone cada X ó X minutos, lo cual es muy relativo. Deberían colgar en Internet las horas exactas a las que sale cada línea desde su origen para que tú puedas calcular cuánto tiempo tardará en llegar a tu parada. Y esos horarios completos, desde el 1º que sale por la mañana hasta el último. Por otro lado, todos los autobuses necesitan una remodelación porque están muy anticuados y no son cómodos para los usuarios. Gracias.
33. Se debe reducir la frecuencia de paso, así como crear alguna nueva. La calidad de muchas familias puede mejorar con algún servicio nocturno el fin de semana.
34. Mayor numero de paradas y que en la zona del cristo haya mayor cobertura hacia otras zonas de la ciudad, o por ejemplo que el mismo billete sirva para hacer transbordos durante un tiempo o un viaje en otro autobús.
35. Cambiar radicalmente el servicio de transporte urbano, incluyendo todas las líneas, marquesinas, número de autobuses, etc. El actual es obsoleto y no es para nada útil.
36. A SUS DIRIGENTES MUNICIPALES
37. dejar entrar 2 carritos de bebe en cada autobus
38. Buenas yo creo que se debería poner un servicio nocturno por Palencia, una línea como en Salamanca que une todos los barrios de la ciudad cada hora por la noche porque los que salimos un poco los fines de semana no tenemos autobús para volver y tenemos que coger taxis para volver a los barrios y son más caros, y también mejorar la información de las paradas que hay algunas obsoletas. gracias
39. CAMBIAR EL RECORRIDO DE VARIAS LINEAS, Y LA FRECUENCIA DE LOS AUTOBUSES QUE VAYAN MAS SEGUIDOS.
40. Pues quisiera decirles que el servicio es bueno pero se debería aumentar las frecuencias de algunas líneas y mejorar la información de algunas paradas porque o no se ve o ya está anticuada y también sería bueno ampliar el horario de diversas líneas para los fines de semana ya que si existiría demanda porque la gente sale y no puede volver a casa nada más que en taxi, además me ha parecido buena idea (y así tenía que ser todos los fines de semana como he dicho) el poner autobús hasta las 2 de la mañana para ir al concierto de Palencia sonora por eso yo creo que si se debería ampliar el horario de las líneas o sino poner servicio de noche de autobús en Palencia los fines de semana un saludo
41. El transporte urbano de palencia es ideal, no se pueden reducir buses, y no estaría mal traer a la ciudad los llamados autobuses "gunano" o "dobles", sobre todo para las líneas A y B en las horas puntas de entrada/salida de centros educativos y trabajos para así poder acceder mas personas al vehículo y no tener que esperar al siguiente. Un saludo
42. Yo creo que se debería mejorar los tiempos de espera porque la H si pierdes el de la hora te toca esperar otra hora hasta que vuelva y es muy incómodo además de que se debería poner algún tipo de servicio nocturno o ampliar el horario de algunas líneas ya que los que salimos del hospital tarde tenemos que coger un taxi para ir a casa ya no digo todos los días pero si algún día que otro suelto como los fines de semana ya que los que nos toca trabajar en el hospital pues no tenemos servicio en otras ciudades si lo hay como en Salamanca que lo hay todos los días pero con horarios más cortos hasta la 1 en días de diarios y hasta las 3 en fines de semana si que se podría mejorar gracias
43. Se debería mejorar la Información de las paradas ya que son carteles con letra muy pequeña y son postes muy estrechos, y además se debería de poner en mi opinión un servicio nocturno para que los que salgamos ahora en verano los fines de semana hasta tarde por el centro tener un transporte para ir a casa un poco más tarde de lo habitual como lo hay en muchas ciudades donde voy a ver a mi familia como Ponferrada por ejemplo que es un servicio nocturno hasta las 3 o 4 de la mañana los fines de semana. gracias
44. Mas autobuses los fines de semana
45. autobuses en horario de entrar al colegio con mas frecuencia
46. En mi opinión considero conveniente mejorar diversas paradas ya obsoletas y que además no se ve la información de los postes porque está difuminada por darlas el sol y además de eso tienen letra muy pequeña casi ilegible además se debería de señalar mejor la línea del monte que hay ciertas paradas sin señalizar como las de la carretera del padre faustino calvo y de avenida castilla que no están señalizadas y no sabes donde te va a recoger el autobús si en una esquina u otra y además estaría bien poner un servicio nocturno por Palencia como hay en otras capitales, así como mejoras en los modernos sistemas de información de tiempos de los autobuses que se están implantando en otras ciudades como Valladolid por ejemplo que es también ciudad inteligente como nosotros. un saludo
47. La vuelta que da el autobús de la línea E, en la Avda. de Santander, que pasa dos veces por la misma parada cuando va en dirección al Cristo y que de igual forma cuando va hacia el Hospital Río Carrión, hay un tramo que va en paralelo a la Avda. Santander en dirección al Cristo, para salir otra vez a dicha Avda. a unos metros de la parada de la Tejera que hace tiempo que hemos pasado por ella. El horario de ésta línea de la que yo era usuario a diario, ya no me coincide con la entrada a mi trabajo, con lo cual por la mañana no tengo transporte y a la salida no me compensa ir en él, ya que tardó lo mismo prácticamente andando. Y en relación a todas las líneas de autobús, por favor poned un autobus los domingos a las 7:00, para ir hacia el Hospital Río Carrión, los sábados se puede coger el B y parar en el parque del Salón, pero los domingos NO TENEMOS NADA!!! Muchas gracias.
48. Mejor que tener varias líneas que hacen recorridos parecidos, tener pocas líneas pero más frecuentes. Se podría hacer una línea para el sur de la ciudad y una para el norte, con varias paradas en el centro para hacer intercambio.
49. Se debería mejorar ciertas paradas y sus informaciones porque son algunas antiguas de las que usaba Tupasa y no se han renovado y yo creo que ya es hora de cambiarlas así como algunos carteles de ciertas paradas que ya no se aprecia la letra ni las frecuencias de las líneas, además se debería de poner mejores carteles de la línea del monte porque no sabes por donde va si le coges desde la plaza de los jardines porque da mucha vuelta y no sabes que paradas hace en la ruta y poner un mejor sistema de tiempos a través de internet con códigos en paradas y lo puedes consultar por móvil o internet con ese código de parada, aplicaciones de google de ver donde está el autobús posicionado en el mapa a través de un icono por si falla los paneles de los tiempos y poner un servicio buho como en otras capitales.
50. Hacer las líneas de los autobuses mas acordes a los recorridos dando servicios a todos los barrios de la ciudad, cumpliendo los horarios y dan servicio adecuado cada línea. En la línea B que es la mas larga hay pocos autobuses y tarda mucho tiempo los fines de semana.
51. Aumentar el numero de paneles informativos digitales sobre el tiempo de paso en las paradas

52. DEBERÍAN CAMBIAR LA NORMATIVA QUE TIENEN SOBRE SUBIR AL AUTOBÚS CON LAS SILLAS DE LOS BEBÉS. ESTOY DE ACUERDO EN QUE HAYA SITIOS PARA LAS PERSONAS MINUSVÁLIDAS, PERO MIENTRAS QUE NO ESTÉN SIENDO USADAS, POR QUÉ NO SE PUEDE UTILIZAR CON LA SILLA DEL BEBÉ? SÓLO PUEDE IR ABIERTA UNA SILLA, MIENTRAS QUE EL SITIO PARA LAS PERSONAS MINUSVÁLIDAS VA LIBRE. SE DEBERÍA DEJAR IR DOS SILLAS ABIERTAS, Y SI EN ALGÚN MOMENTO SUBE UNA PERSONA EN SILLA DE RUEDAS, SOMOS TODOS BASTANTE MAYORCITOS Y RESPONSABLES PARA DEJAR LIBRE ESE SITIO CERRANDO LA SILLA, PERO MIENTRAS VAYA LIBRE, POR QUÉ NO SE PUEDE OCUPAR? ES MUY INCÓMODO SACAR A TU BEBÉ DE LA SILLA Y PONERTE A CERRAR LA SILLA, MIENTRAS QUE LO HACES, QUIÉN SUJETA A TU BEBÉ? SE LO DAMOS AL CONDUCTOR?... ADEMÁS LOS CONDUCTORES, Y NO DIGO QUE TODOS SEAN ASÍ, PERO LA MAYORÍA SÍ; TE DICEN DE UNA MANERA MUY GROSERA QUE CIERRES LA SILLA O NO PUEDES SUBIR, QUIÉN SON ELLOS PARA PROHIBIRME ACCEDER A UN TRANSPORTE PÚBLICO QUE ESTOY PAGANDO YO?. OTRA COSA, SI LOS AUTOBUSES DISPONEN DE UN SISTEMA QUE INCLINA EL VEHÍCULO PARA PODER BAJAR DE UNA FORMA SEGURA CON LA SILLA DE LOS BEBÉS, ¿POR QUÉ NO SE USA? A MÍ NUNCA ME LO HAN PUESTO ASÍ PARA PODER BAJAR BIEN, SI ME CAIGO CON LA SILLA DE MI BEBÉ Y NOS PASA ALGO, ¿QUE OCURRE? LES TENDRÍA QUE DENUNCIAR, ¿NO? CREO QUE SI TODAS ESTAS COSAS SE MODIFICARAN, NOS HARÍAN LA VIDA UN POCO MÁS FÁCIL A LAS MAMÁS QUE VAMOS EN EL AUTOBÚS CON NUESTROS BEBÉS. MUCHAS GRACIAS.
53. fsltan lineas
54. Se puede mejorar el servicio de autobuses en diferentes paradas porque son muy antiguas y aunque están bien se deberían cambiar por alguna más moderna sobre todo en ciertos sitios que son incómodas para esperar porque sólo hay poste y no para sentarse y estos ya son viejos, aunque ya digo que están bien pero se pueden mejorar en diversas líneas y mejorar los sistemas de minutos que hay y poner nuevos aparatos de consulta como hay en Santander que puedes consultarlo desde el móvil y desde Internet los minutos que faltan para el siguiente autobús y mejorar así la página web de autobuses que está muy obsoleta y no informa de nada.
55. los autobuses y que los conductores conduzcan menos bruscamente y sean mas amables que decir hola o buenos días es gratuito.
56. Los paneles informativos no dan la información exacta.
57. Se debería mejorar las situación en que se encuentran algunas paradas porque las informaciones o carteles puestos en las marquesinas o paradas de poste es muy pequeña y no se aprecia del todo bien sobre todo en la gente que no ve bien las letras yo creo que se deberían poner mejores carteles a color por ejemplo con letras un poco más grandes, además se deberían mejorar algunas líneas en frecuencia ya que son algunas muy largas como la E o la H que son líneas que se usarían más si fuesen cada menos tiempo y reestructurar ciertas líneas para que puedan llegar a los nuevos barrios y no tienen línea de bus para ir al centro y por último se debería ampliar los paneles de tiempos de espera a más paradas o poner otros sistemas para consultar el tiempo en aquellas donde no hay panel como por ejemplo la parada de las casas del hogar que no hay panel y es bastante usada
58. Se puede mejorar el servicio y mejorar el numero de usuarios del autobús si se implantase algún servicio nocturno para los fines de semana y además se podría mejorar también algunas líneas o poner alguna línea más que sea más útil como líneas hacia el polígono para los que vamos a trabajar por la mañana que no tengamos que coger el coche propio y podamos ir en autobús al polígono y poner alguna línea más estudiando las necesidades de la gente como por ejemplo los días que hay partido poniendo autobuses al estadio y así que no vaya la gente en coche y mejorar la información de ciertas paradas que es una letra muy pequeña
59. Se debería mejorar ciertas líneas como la H o la P que tienen frecuencia muy larga y son líneas demandadas sin embargo tienen mucha frecuencia y va menos gente así como mejorar las paradas de algunas líneas y se debería poner una línea N nocturna.
60. Se debería plantear poner un servicio nocturno de autobús para la gente que salimos por la noche los fines de semana además también mejorar poniendo otros sistemas de información de tiempos más modernos como internet y móvil
61. En mi opinión se puede mejorar diversas paradas que están o son antiguas y hace falta renovarlas además también se puede mejorar el servicio poniendo alguna línea más donde los barrios nuevos para fomentar entre ellos el uso del autobús con frecuencias asequibles y poner servicios nuevos de líneas como hacia los polígonos, servicio nocturno que si es necesario en Palencia y también en ferias se podría poner servicios al recinto ferial para no tener que usar el coche y no tener que esperar cola como el día de los santos con la línea del cementerio directa, pues yo pienso que sería igual poner una línea especial que una la feria con el centro y que este hasta tarde para llevar y traer gente de la feria y así incentivar el transporte y no el coche y evitar aglomeraciones.
62. aumentar la frecuencia de paso de los autobuses porque hay zonas de palencia donde vive mucha gente y no se tiene en cuenta que esta más alejado del centro de otras zonas.
63. En mi opinión se puede mejorar ciertas paradas que están un poco anticuadas y también las informaciones que hay que algunas no se aprecian y yo creo que se debería poner alguna línea más útil para fomentar el autobús entre la gente como ir a polígono o algún servicio más que sea más útil para la gente como el servicio nocturno que ya lo tiene todas las ciudades hasta las 4 y las 5 de la madrugada y nosotros no, y además fomentar líneas para el transporte hacia las ferias cuando sean las fiestas de san antón poner algún servicio especial hacia allí y poder dejar el coche en casa y evitar atascos, y fomentar nuevas tecnologías en la información en la página web de las líneas que está obsoleta y también fomentar en ella tipos de información modernos como las nuevas tecnologías de localización de autobuses por móvil para saber los tiempos de llegada a través de iphone en internet.
64. Se debería poner más paradas en los barrios nuevos y así que llegue el autobús a todos los barrios y aumente la demanda además de crear alguna línea más útil además de las que hay ahora y poner línea para ir a trabajar al polígono y dejar el coche en casa no ir con el a trabajar y también líneas para los fines de semana por la noche que si es necesaria una línea buho, y se podría poner también una línea circular como hay en otras ciudades que atraviese la ciudad entera
65. Se debería de potenciar más líneas necesarias como un servicio buho y más líneas hacia los nuevos barrios para potenciar en ellos el uso del autobus y también sería bueno poner una línea transversal que cruzase Palencia a modo de línea que recorra la periferia o los alrededores como en otras ciudades el circular y también mejorar las frecuencias de algunas líneas que son muy grande de 1 hora en la E así como mejorar la comodidad de algunas paradas
66. Tiempo de espera
67. Haciendo un poco de broma, se podría mejorar la encuesta, porque la línea P no aparece, que es la que uso habitualmente y a la que me refiero en esta encuesta. He puesto una línea al azar por poder seguir la encuesta. Un saludo.
68. Lo más primordial tiempo de espera y recorrido
69. lo señalado anteriormente
70. sobre todo algunos conductores, que son muy rancios
71. Lo que tiene que hacer el ayuntamiento es recortar el sueldo de los señores concejales y al señor alcalde, y dejar el transporte público como está, que es un servicio de primera necesidad en una ciudad
72. Las pantallas de "Información": tienen que servir para informar de las incidencias en la línea /avería, cambio de trayecto...). En muchas ocasiones dan un tiempo de espera falso marcando por ejemplo 17 minutos y en 3 está el autobus. La amabilidad de los conductores deja mucho que desear y ellos mismos no respetan las normas por ejemplo la de no hablar con los usuarios o la velocidad en rectas largas. Que tenga el mismo protocolo con los usuarios (dejar montar o no después de la parada, sobre todo si son gente que conocen...

Portaldeencuestas es el software online con el que podrás crear, enviar y gestionar tus encuestas online.

Es|Eus



FREE ¡Bienvenido, **smanuel!**
Cuenta FREE: actualizar
versión gratuita

Configuración Cerrar sesión

Analisis de resultados

No Usuario del Servicio de Autobuses

Inicio:18-05-2012 Fin:11-06-2012

Numero de encuestas rellenadas: 52

Completas: 52

No finalizadas: 0

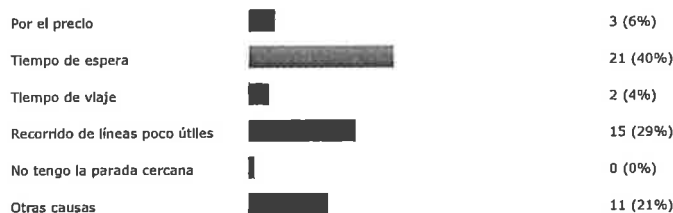
52/52

Desagrupar Preg. Solo las terminadas Imprimir

¿Señale cuál es su edad? 52/52



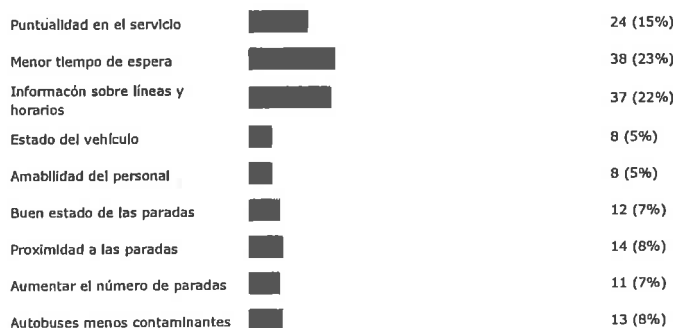
¿Por qué no utiliza Vd. el autobús Urbano? 52/52



Otras causas:

- No me es necesario el autobus
- No hay distancias grandes
- Vivo en otra ciudad por motivos de estudios
- conducen muy bruscamente y son muy antipáticos
- Prefiero ir andando
- No necesito
- Horarios no hay quien se aclare
- utilizo el coche o voy a pie
- porque yo le usaría para volver a casa por la noche y no hay servicio nocturno
- Porque por la noche no hay servicio buho y es lo que usaría para volver a mi barrio de Allende el río y porque por el día me voy andando al centro porque tardo menos que en el autobús
- Porque creo que Palencia para nosotros, los jóvenes es pequeña y se puede recorrer andando.

¿Qué sería importante para Vd. en un Servicio de Transporte Urbano? (Señale las opciones que quiera) 165/165



En su opinión, ¿Qué debemos cambiar o mejorar? 32/52

1. el precio de la línea M bajarlo
2. Poner mayor frecuencia de autobuses, más Información sobre los horarios con paneles en todas las paradas y más puntualidad.
3. Todo, el servicio es pésimo, los conductores además de antipáticos conducen con mucha brusquedad y a altas velocidades por ciudad poniendo en riesgo la integridad de los pasajeros y demás de vehículos de la calzada.
4. Menos tiempo de espera. Que los paneles Informativos que existen, estén en funcionamiento y sean fiables. Más número de paradas y de rutas.
5. Durante los fines de semana que no cambie el tiempo de paso de autobuses y que sea igual que entre semana, por lo menos el sábado, ya que le sabdo por la mañana todavía hay bastante movimiento

6. El tema de subir con bebés a los autobuses se hace muy difícil.
7. El Intervalo de paso es enorme, sobre todo en ciertas líneas (P, E...). La velocidad media es bajísima, tarda mucho en llegar. El número de líneas es insuficiente.
8. En algunas líneas se hacen demasiadas paradas. Sería mejor menos tiempo de espera con alguna parada menos, ya que la mayoría de la gente que lo coge es para trayectos largos.
9. PARA LA GENTE QUE TENEMOS QUE USAR CARRO DE BEBES ,PODER UTILIZARLO SIN ESTAR PENDIENTE DE QUE TE DEJEN SUBIR O NO SI HAY OTRO CARRO DENTRO.
10. Horarios y rutas, muchas veces son las mismas!!!
11. No sé quién fue la lumbrera de técnico que diseñó paradas remodeladas no hace mucho, como la de Paseo del Otero, frente a la Iglesia, en la que no cabe el bus salvo que haga una manobra de aparcamiento como se hace en los estacionamientos en línea, marcha atrás. Obliga al tráfico a detenerse al mismo tiempo que el bus o a rebasarlo en línea continua. Como será funcionario no se le puede mandar a su casa por incompetente... También hay algún autobús con un nivel de ruidos interior y exterior insoportable.
12. se debería mejorar el sistema de los paneles de tiempos que a veces marcan mas de lo que falta en realidad y a veces también no funcionan los tiempos en algunas líneas, así como instalar un sistema como en gljón de poder consultar por Internet el tiempo que falte para llegar a la parada y la posición del autobús más próximo
13. mejorar la información de las paradas de la línea del monte y poner un sistema de tiempos de llegada en internet como tiene Valladolid ya que somos ciudad smart-city
14. Mejorar servicio
15. se debería mejorar en el sentido de poner mejores paradas y marquesinas las hay ya un poco antiguas y se deberían poner paradas nuevas con mejores paneles de tiempos de espera y mejor información en las mismas
16. pues debería mejorar los tiempos de espera así como las marquesinas y postes de diferentes paradas que están mal como por ejemplo el de la calle portillo doña maria que es de pena ese poste que han puesto así como otras tantas que están ya viejas como las de la avenida valladolid o del centro comercial las huertas que es una parada molesta para subir porque hay una parte que sobresale y el autobús no se arrima a veces y si sería conveniente cambiarla o arreglarla, poner también mejoras en los paneles Informativos que hay veces que no lo marcan bien, asique si se podría mejorar eso con otros sistemas que funcionasen cuando estos van mal un saludo
17. Que haya una flexibilidad en las líneas, sobretodo en las de nueva creación, de tal manera que las Líneas A y B no sean las únicas gran demandadas. También un menor tiempo de espera
18. Hay algunos puntos de la ciudad que, por los tiempos de espera, no compensa esperar y moverse hasta el sitio que se quiere porque se llega antes andando. Por lo demás, las mejoras que ha experimentado el servicio desde que lo gestiona Alsa City han sido satisfactorias.
19. Autobuses al Polígono en horario de entrada y salida de trabajadores, para evitar el uso de vehículos particulares
20. la puntualidad
21. buenas yo creo que se debería mejorar los tiempos de espera y también la información de las marquesinas que ya está obsoleta la información y muchas de ellas incómodas por su estado antiguo como la del centro comercial de Carrefour de las líneas A y P y además poner mejores sistemas más avanzados para los tiempos porque a veces no funcionan bien los marcadores de minutos y tener otros sistemas más novedosos de consulta como por Internet o móvil en cuanto al resto yo creo que se da buen servicio con buenas líneas y buenos autobuses
22. poner un servicio nocturno los fines de semana para volver a casa por la noche si salimos sobre todo los jóvenes y además implantar otras tecnologías modernas en las paradas como consultar los tiempos por móvil, Internet, android como hay en Valladolid por ejemplo porque si está bien cuando regresas a casa de noche desde cualquier parada consultarlo en caso de que no haya panel informativo de minutos
23. En la Línea B que es la que mas utilizo, me gustaría que habria mas autobuses y mas accesibles a las personas con movilidad reducida, y que los fines de semana es muy elevado el tiempo de espera al autobus
24. Yo mejoraría el servicio por la noche porque hay gente que cuando salimos por la tarde no podemos volver a casa tarde porque no hay autobús o si volvemos tenemos que venir en taxi y es más caro.
25. Mejorar la red de líneas o reestructurarla porque existen recorridos poco utilizados y con poca gente y por ello se deberían poner líneas más útiles o mejores como líneas para ir al trabajo y no usar el coche y una línea nocturna como en Salamanca que recorre la ciudad entera una línea de buses como mejorar la información de las paradas y marquesinas y usar más nuevas tecnologías en la información de líneas.
26. Se debería potenciar más el autobús poniendo rutas mejores o de mayor demanda que las actuales porque son bastante pobres, es por esto que se deberían poner en marcha nuevas líneas de mayor utilidad como líneas especiales por ejemplo a los partidos del Palencia o también para el recinto ferial en fiestas, mejorar las paradas que la mayoría son antiguas y no se aprecia los carteles de información del interior sobre todo en los postes y poner también alguna línea buho para los fines de semana y potenciar nuevas tecnologías en paradas que no tengan letrero de minutos como el móvil o Internet para conocer la posición del autobus desde tu parada a través de Internet
27. Quiero hacer varias sugerencias: 1- Para facilitar la identificación de cada línea debe de replantearse el volver a denominarlas con números, estimo que es mucho mas practico que el actual sistema de identificación por letras. 2- La señalización. Creo que es un punto de debilidad en la actualidad. Los postes indicadores tienen una letra de difícil lectura por su pequeño tamaño para personas con visión reducida y así mismo sugiero que en cada poste, en la parte superior (supuestamente reservada para publicidad) se indique con un tamaño adecuado para su visión a distancia de la línea correspondiente. 3- Debe de plantearse la implantación por el centro de la ciudad de una línea con autobuses de pequeño tamaño y eléctricos que den servicio al casco antiguo de la ciudad con mayor frecuencia.
28. Se debería mejorar en apoyar a las comarcas cercanas a la capital como Villalobón o Villamuriel en el transporte ya que creo que son pueblos dormitorio y su mayoría de población trabaja en Palencia. Gracias.
29. Estaría bien mejorar las paradas que ya son antiguas además de poner un servicio buho para los fines de semana y Salamanca si lo tiene por ejemplo además de renovar la página web que está obsoleta y no informa de ninguna incidencia ni corte ni desvío y es muy simplona, yo creo que se debería mejorar y modernizarla con nuevos sistemas y aplicaciones como consulta de tiempos de llegada a las paradas y un buscador de paradas y rutas más convenientes para tu dirección.
30. Se debería mejorar las líneas y sus recorridos porque yo no las veo útiles sobre todo algunas como la E que podía ampliarse a el barrio de la lanera nuevo y paseo de la Julia así como crear una línea nocturna para los fines de semana y poner alguna línea especial para el polígono hacia las 6 o las 7 de la mañana para los que vayan a trabajar a esas horas porque si habra demanda o una línea que recorra toda la ciudad pasando por el polígono durante todo el día y recorra la ciudad entera por los alrededores como una línea circular y además mejorar algunas paradas que son de pena lo antiguas que son que ya no se ve ese estilo que tienen
31. cambiar algunas líneas como la H trazandola hasta el barrio del Cristo que haya autobus para llevamos al hospital san telmo sin hacer transbordo en la plaza de leon y poner un autobus buho por la noche para quedarse uno hasta mas tarde los fines de semana, además se puede poner un sistema que atraiga a la gente a usar el transporte como mejorando o poniendo mejores sistemas en la página web de autobuses renovandola y poniendo nuevas tecnologías como consultas a través de la página web de los tiempos de llegada rutas adecuadas o mejores para tu lugar de destino y mejorando la información en muchas paradas como con cuadros de los planos de las nuevas rutas de autobuses o informaciones nuevas
32. Deben mejorar la información de las líneas tanto en las paradas como en la web y poner sistemas más modernos de tecnología avanzada como GPS para los autobuses a través de Internet y poder verlos en un mapa situado y la distancia donde esta el mas cercano a ti y las líneas no las utilizo porque suelo ir andando pero si se podría poner un servicio buho para los fines de semana que si que lo usaria la mayoría de las veces que salgo.



AYUNTAMIENTO DE PALENCIA

Medio Ambiente

VIII CENTENARIO DEL ESTUDIO GENERAL
**UNIVERSITAS
PALENTINA**
PRIMERA UNIVERSIDAD DE ESPAÑA

ANEXO 7 : ENCUESTA DE CALIDAD.



ANEJO 7: ÍNDICE DE CALIDAD PERCIBIDA

Artículo 1: Cálculo del Índice de calidad percibida

1. El Índice de Calidad Percibida (ICP) se determinará en función de los resultados obtenidos en las encuestas de percepción anuales realizadas a una muestra representativa de los usuarios.

Artículo 2: - Número de encuestas a realizar

1. El número total de encuestas a realizar será como mínimo de 383 anualmente o aquel que determine un error inferior al 5% para un nivel de confianza del 95,5%, considerando $p=q=0,5$.

Artículo 3: - Criterios para la elección de la muestra

1. Los criterios para elegir la muestra encuestada responderán al cumplimiento de dos puntos básicos: cobertura temporal y cobertura espacial.

2. Por esta razón se realizarán encuestas en cada una de las líneas y en proporción con el número de pasajeros que soporta cada línea. Del mismo modo, las encuestas se realizarán durante todo el día, y en proporción al número de viajeros que viajan por las líneas en los diferentes horarios (hora punta - hora valle). Finalmente, se realizarán en diversos días de la semana, para captar las posibles oscilaciones de demanda.

3. Una vez determinado el número de encuestas a realizar en cada autobús, el entrevistador las repartirá de tal manera que representen una muestra significativa de las diferentes edades, los diferentes usuarios (pago y no pago) y los diferentes sexos. Esta distribución será a criterio del entrevistador.

Artículo 4: - Encuesta a realizar

1. El ICP será la media de las puntuaciones (de 0 a 10 puntos) que los diferentes usuarios den a cada una de las 9 características analizadas.

Características objeto de valoración

1. Puntualidad
2. Información de los horarios
3. Información de los recorridos
4. Comodidad de los vehículos
5. Limpieza de los vehículos
6. Trato y atención del personal
7. Seguridad percibida durante el viaje
8. Gestión de reclamaciones
9. Eficacia del servicio a la demanda.

A nivel estadístico:

- Edad Sexo
- Tipo de billete:
- Uso del bus urbano:
 - Diario
 - < 5 veces por semana
 - Esporádicamente

Artículo 5: Cálculo del valor ICP

1. Para un usuario k , el valor $ICPk$ de ese usuario es el promedio de las 9 notas obtenidas en las características encuestadas.
2. El promedio de los $ICPk$ de cada usuario da como resultado el ICP buscado.

Artículo 6: Fórmula utilizada para calcular la muestra correcta

1. El cálculo del tamaño de la muestra es uno de los aspectos fundamentales para concretar en las fases previas de la investigación comercial y determina el grado de credibilidad que concederemos a los resultados obtenidos.
2. Se utilizará una fórmula muy extendida que orienta sobre el cálculo del tamaño de la muestra para datos globales es la siguiente:

$$n = \frac{k^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{(e^2 \cdot (N-1)) + k^2 \cdot p \cdot q}$$

N: es el tamaño de la población o universo (número total de posibles encuestados). Se parte de los viajes anuales, que, dividido entre los 365 días del año se obtiene un valor aproximado de 9.000 viajeros diarios.

k: es una constante que depende del nivel de confianza que asignemos. El nivel de confianza indica la probabilidad de que los resultados de nuestra investigación sean ciertos: un 95,5 % de confianza es lo mismo que decir que nos podemos equivocar con una probabilidad del 4,5%.

Los valores k más utilizados y sus niveles de confianza son:

La extensión del uso de Internet y la comodidad que proporciona, tanto para el encuestador como para el encuestado, hacen que este método sea muy atractivo.

K	1,15	1,28	1,44	1,65	1,96	2	2,58
Nivel de confianza	75%	80%	85%	90%	95%	95,5%	99%



e: es el error muestral deseado. El error muestral es la diferencia que puede haber entre el resultado que obtenemos preguntando a una muestra de la población y el que obtendríamos si preguntáramos al total de ella. Ejemplos:

- **Ejemplo 1:** si los resultados de una encuesta dicen que 100 personas comprarían un producto y tenemos un error muestral del 5% comprarán entre 95 y 105 personas.
- **Ejemplo 2:** si hacemos una encuesta de satisfacción a los empleados con un error muestral del 3% y el 60% de los encuestados se muestran satisfechos significa que entre el 57% y el 63% (60% +/- 3%) del total de los empleados de la empresa lo estarán.
- **Ejemplo 3:** si los resultados de una encuesta electoral indicaran que un partido iba a obtener el 55% de los votos y el error estimado fuera del 3%, se estima que el porcentaje real de votos estará en el intervalo 52-58% (55% +/- 3%).

p: es la proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio. Este dato es generalmente desconocido y se suele suponer que $p=q=0.5$ que es la opción más segura.

q: es la proporción de individuos que no poseen esa característica, es decir, es $1-p$.

n: es el tamaño de la muestra (número de encuestas que vamos a hacer).

Artículo 7: Modelo encuesta

ENCUESTA SOBRE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

SEXO: Hombre / Mujer

EDAD:

OCUPACIÓN:

TIPO DE TARIFA

Billete ordinario

Bonobús estudiante

Bonobús

Bonobús tercera edad y pensionistas

Festivo

Servicios especiales al monte en temporada estival

UTILIZACIÓN DEL SERVICIO

Más de un viaje diario

Un viaje al día

Varios días a la semana

Esporádicamente

ORIGEN/DESTINO DEL VIAJE EN AUTOBÚS

Origen

Destino

Lugar de salida

Lugar de destino

Parada de origen

Parada de destino

Distrito postal

Distrito postal

MOTIVO

Acudir al trabajo	Acudir a centro docente
Desplazamiento dentro del trabajo	Compras / Gestiones
Familiar	Otras

VALORACIÓN DE CARACTERÍSTICAS DEL 1 (MUY MALO) AL 10 (MUY BUENO)

Puntualidad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Información de horarios	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Información de recorridos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Comodidad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Estado del vehículo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Trato del personal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Estado de las paradas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Recorridos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Frecuencias	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Horarios	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Seguridad percibida del viaje	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Global del servicio	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

VALORA LA IMPORTANCIA DE CADA FACTOR

Puntualidad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Estado del vehículo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Frecuencia de paso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Información	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Horarios	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Trato con el personal	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Recorridos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Seguridad del viaje	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
comodidad	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10



AYUNTAMIENTO DE PALENCIA

Medio Ambiente

VIII CENTENARIO DEL ESTUDIO GENERAL
**UNIVERSITAS
PALENTINA**
PRIMERA UNIVERSIDAD DE ESPAÑA

ANEXO 8 : RELACIÓN DE PERSONAL CONVENIO COLECTIVO.

	Denominacion / categoria	DNI	F. Nacimiento	F. Antigüedad	Tipo contrato
1	COND/PERC	12738962K	05/02/1964	19/05/2001	indefinido
2	COND/PERC	12729632Y	07/10/1960	01/07/2003	indefinido
3	COND/PERC	12743023B	15/04/1965	17/05/2004	indefinido
4	COND/PERC	71927567N	25/10/1975	03/11/2004	indefinido
5	COND/PERC	12731258E	25/11/1961	22/11/1988	indefinido
6	COND/PERC	12760606E	29/05/1971	26/08/2001	indefinido
7	COND/PERC	12693962D	12/10/1950	13/08/1976	Jubilado Parcial
8	COND/PERC	71931647K	18/03/1978	01/07/2006	indefinido
9	COND/PERC	12742775Q	25/02/1964	05/03/2000	indefinido
10	COND/PERC	12711148Z	12/10/1955	01/02/2001	indefinido
11	COND/PERC	12759955S	11/03/1971	04/06/2010	Relevo por 70856341B
12	COND/PERC	12703977L	01/01/1952	17/05/2004	indefinido
13	COND/PERC	12738278G	25/02/1964	17/05/1991	indefinido
14	COND/PERC	11728244S	09/04/1961	10/05/2001	indefinido
15	COND/PERC	12711646Y	01/11/1956	01/05/1979	indefinido
16	COND/PERC	71944107S	07/05/1984	15/11/2011	indefinido
17	COND/PERC	12754737H	16/01/1977	15/02/2003	indefinido
18	COND/PERC	71131340E	30/09/1977	13/04/2011	Relevo por 12693962D
19	COND/PERC	12699902S	19/10/1951	25/03/1993	indefinido
20	COND/PERC	12737066B	28/05/1962	28/04/1994	indefinido
21	COND/PERC	12741916P	03/11/1964	22/11/2002	indefinido
22	COND/PERC	12411943Q	31/12/1981	01/07/2006	indefinido
23	COND/PERC	12760144C	20/03/1971	28/05/1996	indefinido
24	COND/PERC	09308582E	24/09/1969	25/06/2010	indefinido
25	COND/PERC	12774338T	20/12/1975	01/09/2010	Relevo por 12697068X
26	COND/PERC	09268652C	15/03/1962	10/06/2004	indefinido
27	COND/PERC	12761875A	16/09/1971	03/05/2004	indefinido
28	COND/PERC	71924014R	22/04/1973	28/08/2001	indefinido
29	COND/PERC	12697068X	14/09/1950	22/09/1979	Jubilado Parcial
30	COND/PERC	09322550Y	27/11/1969	01/07/2005	indefinido
31	COND/PERC	70856341B	29/12/1950	25/03/1979	Jubilado Parcial
32	COND/PERC	12750760C	24/06/1968	19/11/1998	indefinido
33	COND/PERC	12769277E	21/09/1980	25/01/2005	indefinido
34	COND/PERC	12704835A	16/01/1954	07/01/2002	indefinido
35	INSP.C.PER	30652578H	13/06/1971	01/04/2007	indefinido
36	INSP.C.PER	18961446Q	04/03/1968	30/04/2008	Relevo indefinido por 12691128G
37	INSP.C.PER	71936277M	16/05/1984	15/05/2006	indefinido
38	INSPECTOR	12726880Z	03/04/1961	19/04/2005	indefinido
39	INSPECTOR	12691128G	21/05/1950	11/07/1973	Jubilado Parcial
40	INSPECTOR	12704697A	18/01/1954	28/10/1988	indefinido
41	JEFE TALL	12726113Y	24/01/1961	06/06/2011	indefinido
42	OF.TAL.C.P	12761194N	18/01/1969	26/04/2006	indefinido
43	OFIC.3º	71948280W	22/12/1985	19/05/2008	indefinido
44	AUX. ADMT	09254721G	29/08/1958	18/07/1994	indefinido (media jornada)

nombre de este Organismo debiendo devolver copia del justificante de ingreso a su Oficina de Empleo.

De no estar conforme con lo anterior deberá formular por escrito ante el Director Provincial del Servicio Público de Empleo Estatal las alegaciones que estime pertinentes en el mismo plazo de diez días de acuerdo con lo dispuesto en el art. 33.1 a) del Real Decreto 625/85, del 2 de abril.

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 61 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, los expedientes reseñados, estarán de manifiesto por el mencionado plazo de diez días en la Dirección Provincial del Servicio Público de Empleo Estatal.

Palencia, 14 de abril de 2009. - El Subdirector Provincial, Eustasio Meléndez Valbuena.

Relación de notificación de percepción indebida de Prestaciones de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 30/92

– **Interesado:** Cruz Muñoz, Juan Luis.

D.N.I.: 7.955.208.

Expediente: 0900000066.

Importe: 210,89 euros.

Periodo: 16/01/2009 30/01/2009.

Motivo: Suspensión por privación de libertad.

1634

Administración Autonómica

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

DELEGACIÓN TERRITORIAL DE PALENCIA

OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO

Referencia: CONVENIOS COLECTIVOS

Expediente: 7/09 3400922

Visto el texto del convenio colectivo de trabajo de la empresa **Autobuses Urbanos Palencia, S. A.**, presentado el día 03-04-09, en este Organismo, a los efectos de registro y publicación en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia de Palencia, suscrito por la Representación Legal de la Empresa, de una parte, y por los Delegados de Personal, de otra, el día 23-03-09, respectivamente, y de conformidad con lo dispuesto en el art. 90.2 y 3 del R. D. Legislativo 1/95, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, art. 2 del R. D. 1040/81, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de convenios colectivos de trabajo, y en la Orden de 12.9.97 de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo, sobre creación del Registro de los Convenios Colectivos de Trabajo de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Esta Oficina Territorial de Trabajo de Palencia,

ACUERDA:

1. - **Ordenar** su inscripción en el Registro de Convenios de esta Oficina Territorial, con notificación a la Comisión Negociadora.
2. - **Disponer** su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia de Palencia.

En Palencia, a trece de abril de dos mil nueve.-
El Jefe de la Oficina Territorial de Trabajo, Miguel Meléndez Morchón.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA "AUTOBUSES URBANOS DE PALENCIA, S.A." (UPALSA) 2008-2012

Reunidos en Palencia el 23 de marzo de 2009 los legales representantes de la empresa y de los trabajadores, cuya capacidad y legitimación han sido recíprocamente reconocidas de conformidad con cuanto dispone el ordenamiento vigente y de manera especial el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de los Trabajadores, han **acordado y aprobado** el siguiente **texto articulado**:

TÍTULO I

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º - OBJETO DEL CONVENIO.

El presente Convenio Colectivo de trabajo tiene por objeto regular las condiciones de trabajo y la productividad.

ARTÍCULO 2º - ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente Convenio Colectivo de trabajo rige, regula y actualiza las relaciones laborales entre la Empresa **Autobuses Urbanos de Palencia, S. L. "UPALSA"** y sus trabajadores, por el período que se determina.

ARTÍCULO 3º - ÁMBITO TEMPORAL.

El presente Convenio Colectivo entrará en vigor el mismo día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia de Palencia, si bien sus efectos económicos se retrotraerán al día 1 de enero de 2008 y su duración lo será por el período de cinco años a contar desde esta última fecha.

ARTÍCULO 4º - RESCISIÓN Y PRÓRROGA.

El presente Convenio Colectivo queda denunciado tácitamente y de forma automática el día 31 de diciembre de 2012, comprometiéndose ambas partes a iniciar las negociaciones con dos meses de antelación a la fecha antes indicada.

Si los trabajos de la Comisión Negociadora se prorrogan por el tiempo que exceda de la vigencia del mismo, se entenderá subsistente el presente en todos sus términos hasta la formalización del nuevo Convenio, y ello sin perjuicio de la libertad de las partes para, a través de la Comisión, arbitrar las fórmulas que estimen oportunas para su aplicación con carácter transitorio.

ARTÍCULO 5º - LEGISLACIÓN SUPLETORIA.

Para lo no previsto o no regulado en el presente Convenio Colectivo se estará a lo dispuesto en la legislación vigente y en la que se promulgue en el futuro y sea de aplicación.

ARTÍCULO 6º - CONCURRENCIA DE CONVENIOS.

El presente Convenio Colectivo regirá en sus propios términos durante el período de 1 de enero de 2008 a 31 de diciembre de 2012. En consecuencia, y durante su vigencia, no podrá aplicarse otro concurrente, total o parcialmente, en cualquiera de sus ámbitos personal, funcional, territorial y temporal.

ARTÍCULO 7º - COMPENSACIÓN Y ABSORCIÓN.

Las mejoras económicas que se establecen en el presente Convenio a favor de los trabajadores, no absorberán las que los mismos vinieran disfrutando con anterioridad al día de su entrada en vigor, salvo aquellas que no hayan sido objeto de negociación en este Convenio.

ARTÍCULO 8º - VINCULACIÓN A LA TOTALIDAD.

Las estipulaciones pactadas constituyen un todo orgánico e indivisible y a efectos de su aplicación, serán consideradas globalmente, sin que sean admisibles las interpretaciones o aplicaciones que valoren aisladamente las estipulaciones convenidas.

ARTÍCULO 9º - COMISIÓN PARITARIA Y DE CONFLICTOS.

Se establece una Comisión, formada por 3 miembros de cada una de las partes, estando constituida por miembros de la comisión negociadora y asesores respectivos que actuarán con voz pero sin voto.

Esta Comisión se reunirá una vez cada tres meses como mínimo, o a solicitud de una de las partes.

Las resoluciones que se tomen, quedarán reflejadas en el Acta correspondiente a cada reunión, teniendo el carácter y eficacia que se establezca en la normativa correspondiente.

Las funciones serán, por una parte, las de interpretación, control y seguimiento de la aplicación este Convenio Colectivo, así como la adecuación de la normativa y clarificación de los distintos articulados. A tales efectos la Comisión deberá reunirse en el plazo máximo de diez días desde la solicitud motivada de una de las partes, debiendo pronunciarse en el plazo de cinco días, y de adoptarse acuerdo, éste lo será por mayoría.

Por otra parte, actuará como procedimiento de solución de los conflictos colectivos, que se puedan plantear en materias como: acuerdos colectivos, normas laborales, anuncios de convocatorias de huelga, modificaciones de condiciones de trabajo, clasificación de personal, derechos sindicales, igualdad de oportunidades, tutelas antidiscriminarias, reclamaciones de cantidad, despidos colectivos por razones objetivas cuando exista autorización administrativa, vacaciones, jornadas, horas extraordinarias, etc. y cuantas puedan surgir semejantes a las anteriores que puedan provocar disyunción en la buena marcha de las relaciones trabajo en la Empresa.

Se podrán establecer en su caso fórmulas de arbitraje o mediación externas al ámbito de la empresa, si así fuese solicitado por alguna de las partes en conflicto y aceptada por la otra por unanimidad.

En los casos de conflictos, la comisión se reunirá a instancias de una de las partes, de forma inmediata, una vez anunciado el conflicto con constancia escrita -si el conflicto se refiere a convocatoria de huelga, a este período de anuncio le será de aplicación lo establecido en el artículo 6.5 del R.D.L. 17/1977, de 4 de marzo-, adoptando acuerdo en el plazo de tres días hábiles.

La convocatoria de huelga no podrá realizarse antes de que la comisión se haya manifestado sobre el motivo que haya ocasionado el conflicto, o transcurrido el plazo de tres días hábiles sin que haya recaído pronunciamiento.

Los acuerdos en la resolución de conflictos que se puedan plantear, se adoptarán por unanimidad de los miembros. Estos acuerdos no obligarán a la parte convocante del conflicto, -que no haya firmado el convenio-, quedando únicamente la comisión obligada a notificar por escrito a las partes los acuerdos de resolución adoptados.

La parte convocante no podrá utilizar motivos diferentes a los planteados al inicio del procedimiento que ocasionó la convocatoria de reunión de la comisión.

TÍTULO II**CAPÍTULO I****ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO****ARTÍCULO 10. - ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO.**

La organización práctica y técnica del trabajo se reconoce expresamente ser facultad exclusiva de la Dirección de la Empresa, que la ejercerá de conformidad con lo pactado en este Convenio y las disposiciones legales vigentes.

Cualquier cambio en las condiciones de trabajo de los trabajadores al servicio de esta empresa, deberá ser negociado con la Representación Sindical.

ARTÍCULO 11. - ENTREGAS DE RECAUDACIÓN.

La cuantía a entregar de la recaudación diaria, será exclusivamente la del ticket de liquidación, expedido por la máquina expendedora. Para posibles reclamaciones y control, la empresa facilitará un duplicado de este ticket al conductor.

Los errores que pueda haber en la entrega de dicha recaudación, tanto por defecto como por exceso, serán repercutidos en la nómina del trabajador en un concepto llamado "Diferencias de Recaudación".

Esta entrega se efectuará por medio de bolsas proporcionadas por la empresa a través del buzón existente en la base para tal efecto, y siempre antes de las nueve horas y treinta minutos del día siguiente al que corresponda.

La entrega de la recaudación se realizará en el primer día hábil en el que el trabajador se incorpore al servicio. En el supuesto de que correspondiera periodo vacacional, la entrega se realizará antes de iniciarse su disfrute.

En cualquier caso, se garantizará la entrega de la recaudación el primer día hábil del mes.

Estará a disposición del trabajador una relación diaria de los errores habidos en las entregas.

Los Delegados de personal podrán efectuar en horas de trabajo las revisiones de las bolsas que estimen oportunas, dando cuenta a la Dirección de la Empresa.

ARTÍCULO 12. - ORDEN Y PARTE DE TRABAJO.

Los empleados que realicen funciones de Conductor-Perceptor, deberán entregar junto con la recaudación diaria un Parte de Trabajo.

Este Parte de Trabajo será facilitado por la empresa al inicio de cada servicio, y contendrá los siguientes datos:

- 1.- Nombre y número del empleado.
- 2.- Fecha del Servicio.
- 3.- Línea, turno, número de flota de autobús.
- 4.- Hora de inicio y fin de servicio.
- 5.- Cómputo total de horas trabajadas en dicho servicio.

Dicho Parte de Trabajo tendrá un apartado de observaciones, en el cual el Empleado escribirá cuantas anomalías afecten al desarrollo normal del servicio.

CAPÍTULO II

DEL PERSONAL

SECCIÓN PRIMERA. CLASIFICACIÓN

ARTÍCULO 13. - CLASIFICACIÓN GENERAL.

El personal que preste sus servicios en la Empresa Autobuses Urbanos de Palencia, S. L., "UPALSA", se clasificará según la función que realice en la Empresa en alguno de los siguientes Grupos profesionales:

- I. Personal Superior y Técnico.
- II. Personal Administrativo.
- III. Personal de Movimiento.
- IV. Personal de Talleres.

ARTÍCULO 14. - GRUPO PRIMERO. PERSONAL SUPERIOR Y TÉCNICO.

Con dos subgrupos:

- A) Con dos categorías:
 - I. Jefe/a de Servicios.
 - II. Inspector/a Principal.
- B) Con dos categorías:
 - I. Licenciados/as e Ingenieros/as.
 - II. Ingenieros/as Técnicos/as, Diplomados/as Universitarios/as y Titulaciones Equivalentes.

ARTÍCULO 15. - GRUPO SEGUNDO. PERSONAL ADMINISTRATIVO.

Con tres categorías:

- I. Oficial Administrativo de Primera.
- II. Oficial Administrativo de Segunda.
- III. Auxiliar Administrativo.

ARTÍCULO 16. - GRUPO TERCERO. PERSONAL DE MOVIMIENTO.

Con cuatro categorías:

- I. Jefe/a de Tráfico.
- II. Inspector/a.
- III. Inspector/a - Conductor/a - Perceptor/a.
- IV. Conductor/a - Perceptor/a.

ARTÍCULO 17. / GRUPO CUARTO. PERSONAL DE TALLERES.

Con cuatro categorías:

- I. Encargado/a General.
- II. Oficial de Taller.
- III. Oficial de Taller-Conductor/a-Perceptor/a.
- IV. Mozo/a de Taller o Especialista.

SECCIÓN SEGUNDA: DEFINICIONES

ARTÍCULO 18. - GRUPO PRIMERO.

SUBGRUPO A:

Personal Superior Técnico: Se entiende por Personal Superior el que con propia iniciativa y dentro de las normas dictadas por la Dirección ejerce funciones de mando y organización.

- I. **Jefe/a de Servicio:** El que con propia iniciativa y dentro de las normas dictadas por la Empresa, ejerce funciones de mando y organización, coordinando todos o alguno de los servicios de la Empresa.
- II. **Inspector/a principal:** Ejerce la jefatura y coordinación de los servicios de Inspección, dependiendo de la Dirección o Jefatura de Servicios.

SUBGRUPO B:

Personal Técnico: Es el que provisto del correspondiente título, y /o los conocimientos profesionales necesarios, ejerce funciones o trabajos que exijan especial competencia técnica.

- I. **Ingenieros y Licenciados/as:** Dependiendo de la Dirección o de los Jefes de Servicio, desempeñan funciones o trabajos propios de su especialidad. Deberán estar en posesión de la Titulación correspondiente.
- II. **Ingenieros Técnicos, Auxiliares Titulados/as y otras categorías técnicas:** Ejercen funciones o trabajos propios de su especialidad. Deberán estar en posesión de la Titulación correspondiente.

ARTÍCULO 19. - GRUPO SEGUNDO.

Personal Administrativo: Realiza funciones de Administración, cobros y pagos. Custodia el dinero y los documentos de la Empresa y en general todas las funciones necesarias para la administración, contabilización, control y registro, de las operaciones necesarias en la Mercantil, de forma manual o utilizando máquinas manuales, eléctricas, electromagnéticas, informáticas o de cualquier otra clase que sean aptas para utilizarse en las distintas tareas.

- I. **Oficial Administrativo de Primera:** Realiza funciones propias de su cargo con responsabilidades y perfección.
- II. **Oficial Administrativo de Segunda:** Realiza funciones propias de su cargo, auxiliando y supliendo a los Oficiales de Primera.
- III. **Auxiliar Administrativo:** Realiza funciones propias de administración, en colaboración y bajo la supervisión de sus superiores.

ARTÍCULO 20. - GRUPO TERCERO. PERSONAL DE MOVIMIENTO.

- I. **Jefe/a de Tráfico:** Con iniciativa y responsabilidad; organizan y coordinan el servicio, distribuyendo los vehículos y el personal, dentro de las normas y manuales dictados por la Dirección y Jefatura de Servicios, procurando resolver las incidencias que se produzcan, e informando a sus superiores con la celeridad que las distintas circunstancias requieran.

Eventualmente harán revisiones de control en los vehículos en servicio, comprobando horarios, frecuencias, billetes expedidos y viajeros, controles efectuados por los Inspectores, y en general cuantas funciones sean necesarias para el buen orden y control de la circulación, seguridad y aprovechamiento de los servicios.

- II. **Inspector/a:** Bajo la directa coordinación de los Jefes de Tráfico, tienen por misión verificar y comprobar en las distintas líneas y servicios realizados por la Empresa, el exacto desempeño de las funciones de conductor-perceptor. Eventualmente harán revisiones de control en los vehículos en servicio comprobando horarios, frecuencias, billetes expedidos y viajeros, dando cuenta a su jefe inmediato de cuantas incidencias observe tomando las medidas de urgencia que estime oportunas en los casos de alteración de tráfico o accidentes, encargándose de mantener la disciplina del personal a su servicio.

- III. **Inspector/a-Conductor/a-Perceptor/a:** El que bajo la directa coordinación del Inspector, ejerce sus funciones de inspección.

- IV. **Conductor/a-Perceptor/a:** El que estando en posesión del carnet de conducir de la clase correspondiente, y en su caso las autorizaciones determinadas por la Autoridad competente, y teniendo conocimientos suficientes de mecánica de automóviles profesionalmente probados, conduce autobuses, microbuses de transporte urbano de viajeros, u otros vehículos auxiliares, con o sin remolque o articulados, de carga o pasajeros. Siendo responsable del vehículo durante el servicio, efectuando los correspondientes partes diarios por escrito del estado del viaje, de los viajeros transportados, de las incidencias habidas durante la jornada, y de la cumplimentación de las hojas o libros de carácter Administrativo o de control.

En caso de siniestro cuidará por los medios adecuados cumplir las normas que tengan dictadas con relación al vehículo o personas accidentadas.

En los casos de avería deberá comunicar a la mayor brevedad posible a sus Superiores la incidencia ocurrida, atendiendo las indicaciones recibidas respecto a la custodia y seguridad del vehículo.

Procurará de forma responsable cubrir el recorrido en el tiempo previsto y observará la debida corrección para con los viajeros.

Al mismo tiempo tendrá por misión la de cobrar billetes y revisar los mismos, con o sin máquina expendedora de billetes, o con o sin mecanismos de control automático de viajeros, debiendo formular el correspondiente parte de liquidación y formalizar en forma reglamentaria las hojas y libro de ruta. Deberá comportarse con la máxima corrección y urbanidad con los viajeros.

ARTÍCULO 21. - PERSONAL DE TALLERES.

- I. **Encargado/a general:** Es el que con los conocimientos teóricos y prácticos suficientes y bajo la dependencia del Director-Gerente o del Jefe de Servicios, y con mando directo sobre el personal adscrito a los servicios de Talleres, tiene responsabilidad en el trabajo, la disciplina y seguridad del personal, así como la confección de presupuestos y organización y gestión del servicio.

- II. **Oficial de Taller:** Se incluye en esta categoría a aquellos que, con total dominio de su oficio y con capacidad para interpretar planos de detalles, realizan trabajos que requieren mayor esmero no sólo con rendimiento correcto, sino con la máxima economía de material.

- III. **Oficial de Taller-Conductor/a-Perceptor/a:** Se incluye en esta categoría al Oficial de Taller que así mismo realiza funciones de Conductor-Perceptor.

- IV. **Mozo/a de Taller o Especialista:** Tienen esta denominación los operarios mayores de 18 años que han adquirido su especialización mediante la práctica de una o varias actividades que no integran propiamente un oficio, prestan ayuda a los oficiales a cuyas órdenes son destinados.

TÍTULO III**GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS****CAPÍTULO I****CONTRATACIÓN Y PROMOCIÓN****ARTÍCULO 22. - NORMA GENERAL.**

El personal se clasificará, según su permanencia en fijo y de duración determinada.

- a) **Personal fijo:** Es el que de modo permanente realiza el trabajo exigido por la explotación normal y que, contratado por tiempo indefinido, presta sus servicios de modo estable y continuado en la Empresa. Atendiendo a la naturaleza del trabajo que se realiza en la Empresa, el porcentaje de contratos de personal fijo será como mínimo del 80% de la plantilla, con el redondeo, para números exactos de conductores, al alza. Con este porcentaje, la empresa se compromete a mantener con personal fijo en plantilla todas las actividades del transporte urbano, tanto en la capital como en sus alrededores, así como la futura área metropolitana. Si durante la vigencia del presente convenio, algún trabajador con contrato indefinido causare baja en la empresa por el motivo que fuere, se procederá a la inmediata conversión en indefinido de alguno de los contratos eventuales existentes en ese momento.

Para el cálculo del porcentaje de personal fijo sobre el total de la plantilla establecida en el párrafo anterior, se excluirá el personal con el que se hubiera celebrado contrato de relevo por jubilaciones anticipadas a tiempo parcial.

- b) **Personal de duración determinada:** Es el que se contrata en cualquiera de las modalidades vigentes en contratación de Duración Determinada y de conformidad con las características del empleo. En el caso de que el Convenio Provincial de Palencia de Transporte de Viajeros o el Convenio Marco del Sector recogiera

la posibilidad establecida en el art. 15.1 a), b) y c) del Estatuto de los Trabajadores, la empresa podría acogerse a dicha modalidad de contratación.

La plantilla de Inspectores-Conductores-Perceptores no superará el 10% de la plantilla de Conductores-Perceptores, redondeando a la unidad superior.

Con el objeto de fomentar el empleo de la mujer, la Empresa se establece como objetivo contar con un número mínimo de mujeres del 20% de la plantilla.

ARTÍCULO 23. - INGRESOS.

La admisión del personal se efectuará en razón de las necesidades del servicio, posibilitando la promoción interna, atendiendo a las normas legales vigentes, y se tendrá en cuenta para su contratación:

- a) Tener la capacidad física y psíquica necesaria y suficiente para desempeñar el puesto de trabajo que motiva la contratación.
- b) Estar en posesión del título facultativo que en su caso fuera necesario para el puesto de trabajo a desempeñar, así como los conocimientos teóricos y prácticos que la Empresa considere adecuados, para lo cual efectuará las pruebas necesarias conducentes a confirmar la profesionalización y especialización. Estas pruebas serán efectuadas por la propia Empresa o por Firmas Profesionales Especializadas.

ARTÍCULO 24. - CONTRATO PARA LA FORMACIÓN.

Se estará a lo dispuesto en la Legislación vigente. La retribución mínima durante el primer año de contrato será la del Salario Mínimo Interprofesional vigente según la edad del trabajador, y en el resto de la duración del contrato será la estipulada en el vigente Convenio para la correspondiente categoría.

ARTÍCULO 25. - CONTRATO A TIEMPO PARCIAL.

Para los contratos a tiempo parcial, se estará a lo dispuesto en la Legislación vigente.

Los trabajadores así contratados gozarán de los mismos derechos y condiciones que los trabajadores a tiempo completo. Estas condiciones se determinarán proporcionalmente, sólo cuando deriven de la duración del trabajo a nivel de ingresos.

El número de horas complementarias no podrá exceder del 30% de las horas ordinarias objeto del contrato, y su único requisito será el conocimiento por parte del trabajador con tres días de antelación y la voluntariedad por parte del mismo.

TÍTULO IV

RETRIBUCIONES

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 26. - RÉGIMEN DE RETRIBUCIONES.

Las retribuciones del personal comprendido en el ámbito de aplicación de este Convenio Colectivo, se clasifican en:

- I. Salario Base.
- II. Complementos Salariales:

1. Complementos de carácter personal.
2. Complementos de puesto de trabajo.
3. Complementos de calidad o cantidad de trabajo.
4. Complementos de vencimiento periódico superior al mes.

III. Complementos extrasalariales.

IV. Otros.

ARTÍCULO 27. - SALARIO BASE.

Se entenderá por Salario Base la retribución correspondiente, en cada una de las categorías profesionales, a una actividad normal, durante la jornada normal de trabajo y que, como tal Salario Base se determinará en las tablas salariales incluidas como Anexo I en este Convenio.

Tanto el Salario Base, como las restantes condiciones económicas fijadas por este Convenio, podrán ser mejorados por contrato individual de trabajo.

El Salario Base se considerará siempre referido a la jornada pactada en este Convenio.

Cuando se contrate trabajadores con una jornada con horario restringido, el Salario Base que corresponda será divisible por horas, abonándose el que resulte proporcional al horario efectivamente realizado.

CAPÍTULO II

COMPLEMENTOS SALARIALES

SECCIÓN PRIMERA: COMPLEMENTOS DE CARÁCTER PERSONAL

ARTÍCULO 28. - COMPLEMENTO PERSONAL/ANTIGÜEDAD.

COMPLEMENTO PERSONAL

El complemento personal por años de servicio previsto en anteriores ordenanzas desaparece, quedando sin vigencia desde el 01-01-1996, si bien se consolidará cuando llegue su momento, los bienios y quinquenios en curso de perfeccionamiento sin devengarse ninguno nuevo.

No obstante lo anterior, las cantidades que por este concepto perciban los Trabajadores a 01-01-1996 y los bienios y quinquenios que se encuentren en curso de perfeccionamiento, se consolidarán como complemento personal no compensable ni absorbible (Anexo I). En todo caso, este concepto desaparecerá para toda la plantilla el 01 de enero de 2012.

ANTIGÜEDAD

Para el cómputo de antigüedad a todos los efectos, se tendrá en cuenta el tiempo de prestación de servicios de los empleados en la Empresa (y en las anteriores subrogaciones del transporte urbano de Palencia) siempre que no haya habido corte entre contratos superiores a 93 días. Para el supuesto de que haya habido corte de contratos superiores a 90 días no se tendrán en cuenta para el cómputo de antigüedad las prestaciones de servicios anteriores a ese corte.

Durante los dos primeros meses de 2011 la Empresa comunicará a cada empleado la antigüedad en la Empresa, a efectos de que los mismos puedan verificar la misma. Los empleados tendrán el mes de marzo y abril de 2011, para en su caso, y con aportación de la documentación soporte que estimen necesaria, mostrar disconformidad sobre la antigüedad comunicada. La Empresa, antes de 31 de mayo,

resolverá las solicitudes presentadas según los criterios especificados en el presente artículo, acordándose conformidad del empleado con la antigüedad comunicada para el caso que no presente solicitud durante los meses de marzo y abril de 2011.

En relación al Plus de Antigüedad, a partir de 1 de enero de 2012 los empleados comenzarán a percibir el mismo, según los siguientes criterios:

- Se tendrá en cuenta, en los términos establecidos en el primer párrafo de este apartado, la antigüedad de los empleados generada en la Empresa, y en las anteriores subrogaciones del transporte urbano de Palencia, antes de 1 de enero de 2012, así como la que sucesivamente vayan adquiriendo a partir de tal fecha.
- Para los empleados que vinieran percibiendo Complemento Personal, el 1 de enero de 2012 el mismo desaparecerá, derivándose las cuantías que hasta entonces vinieran percibiéndose por este concepto al Plus de Antigüedad de la manera que sigue:
 - Empleados cuyo percibo de Complemento Personal a fecha de 1 de enero de 2012 fuere igual o mayor que el resultante de aplicar para entonces la regulación de Plus de Antigüedad: en concepto de Plus de Antigüedad percibirán la misma cuantía que recibían por Complemento Personal hasta el momento en que por aplicación de la regulación del Plus de Antigüedad les correspondiera una cuantía mayor.
 - Empleados cuyo percibo de Complemento Personal a fecha de 1 de enero de 2012 fuere menor que el resultante de aplicar para entonces la regulación de Plus de Antigüedad: en concepto de Plus de Antigüedad percibirán la cuantía que corresponda por aplicación de la regulación del Plus de Antigüedad, dejando de percibir cuantía alguna en concepto de Complemento Personal.
- El Plus de Antigüedad se remunerará mensualmente según las siguientes Tablas:

Antigüedad	
Años	€
40	400
35	300
30	250
25	200
20	150
15	100
10	75
5	50
2	25

Edad	Factor multiplicador
Hasta 40 años	1
Desde 41 a 55	1,25
Desde 56 a 60	1,75
Desde 61 a 64	2

El efecto de la aplicación del Factor Multiplicador, servirá para alcanzar el valor máximo pero no para superarlo. El mismo no resultará de aplicación para alcanzar el Factor multiplicador 2 a los empleados que se encuentren en situación legal de jubilación parcial y no hayan solicitado la misma en el plazo de 2 meses a contar desde la fecha de tal posibilidad, por lo que continuarán percibiendo las cantidades correspondientes a sus años efectivos de antigüedad con el factor 1,75, cuando proceda según las disposiciones anteriores.

En relación al devengo de la antigüedad, el mismo se producirá el día primero del mes siguiente en que el tramo se perfeccione.

SECCIÓN SEGUNDA: COMPLEMENTOS DEL PUESTO DE TRABAJO

ARTÍCULO 29. - PLUS DE AGENTE ÚNICO Y PLUS FUNCIONAL.

Se reconoce el derecho de los trabajadores con categoría profesional de Inspector, Inspector-Conductor-Perceptor, Conductor-Perceptor a percibir una compensación económica por el concepto "Plus de Agente Único" en la cuantía fijada en la tabla salarial anexa (Anexo I). Así mismo, los trabajadores con categoría Oficial de Taller -Conductor-Perceptor tendrán derecho a la percepción de este complemento por las horas en las que haya realizado funciones de Conductor-Perceptor.

Este Plus refunda e integra el importe de los tiempos empleados en la Toma y Deje de Servicio y Entregas de Recaudación, además del Plus Funcional de Máquina, el Plus de Desayuno (15 minutos) y el Plus de Asistencia.

El personal administrativo y el personal de talleres no devengará derecho a percepción del Plus de Agente Único (excepto en el caso del Oficial de Taller-Conductor-Perceptor). Dicho personal percibirá un Plus Funcional en la cuantía que se establece en la tabla salarial anexa (Anexo I).

Tanto el Plus de Agente Único como el Plus Funcional se devengará, en cualquier situación laboral, incluidos días de vacaciones, asuntos propios, permisos retribuidos, es decir, por todas y cada una de las horas reflejadas en el apartado "Porrata de Horas de Trabajo Mensual" del Anexo II.

SECCIÓN TERCERA: COMPLEMENTOS DE CALIDAD O CANTIDAD DE TRABAJO

ARTÍCULO 30. - PLUS DE CALIDAD.

Se establece un Plus que se considerará como un Complemento de Calidad o Cantidad de Trabajo, consistente en una cuantía anual de ocho mil trescientos cuatro euros con cuarenta y cinco céntimos de euro (8.304,45 €), a distribuir entre la totalidad de la plantilla. El Plus se devengará semestralmente coincidiendo su pago con las pagas de julio y enero del año siguiente.

Cada empleado de la empresa dispondrá de un capital anual inicial de 100 puntos, y en función de una serie de criterios que se especificarán a continuación, se le irán restando puntos en la medida en que los mismos sean de aplicación.

En caso de ausencia inferior a 135 días en un semestre, el capital de puntos inicial disponible se calculará en función del tiempo trabajado, siendo directamente proporcional a éste. En caso de ausencia o absentismo superior a estos 135 días no habrá valoración del trabajo y se anulará el capital inicial de 100 puntos.

La valoración de puntos será realizada por la Comisión Paritaria. Será controlado el total del cómputo disponible de puntos por empleado tras haberse aplicado los criterios mencionados.

A los solos efectos de este Plus se considerarán dos grupos diferenciados de trabajadores: Conductores-Perceptores y resto de Categorías.

Para calcular el valor del punto se procederá como se detalla a continuación:

1. Los puntos iniciales correspondientes a cada grupo se calcularán proporcionalmente al porcentaje de la plantilla que representa dicho grupo.
2. Se aplicará el porcentaje calculado en el paso anterior para cada grupo, sobre el importe total del Plus a distribuir en el semestre entre la totalidad de los trabajadores, obteniendo de esta forma la parte del Plus que corresponde a cada grupo.
3. El valor del punto para cada grupo se calculará dividiendo el importe del Plus correspondiente a cada grupo entre los puntos totales finales que corresponden al mismo.

Por último, se multiplicará el saldo de puntos disponible por cada empleado por el valor del punto obtenido para el grupo al que éste pertenezca, obteniéndose el importe del Plus de Calidad a cobrar por cada empleado en el semestre.

Los criterios de valoración del trabajo para todos los empleados serán los siguientes:

1) ABSENTISMO LABORAL, CAPITAL: 35 PUNTOS.-

- De 1 a 5 días: 5 puntos.
- De 6 a 15 días: 20 puntos.
- De 16 a 30 días: 30 puntos.
- Más de 30 días: 35 puntos,

2) SINIESTROS CON RESPONSABILIDAD, CAPITAL: 30 PUNTOS.

- 1 Siniestro: 10 puntos.
- 2 siniestros: 20 puntos.
- Más de 2 siniestros: 30 puntos.

3) TRATO CON EL PÚBLICO (QUEJAS DE USUARIOS), CAPITAL: 15 PUNTOS.

- 1 Queja: 3 puntos.
- 2 Quejas: 6 puntos.
- 3 Quejas: 15 puntos.

Se valorará la amabilidad y las buenas relaciones con los usuarios.

4) PUNTUALIDAD, CAPITAL: 15 PUNTOS.

- * 1 retraso: 3 puntos.
- * 2 retrasos: 6 puntos.
- * 3 retrasos: 15 puntos.

Retrasos no justificados a la toma de servicio.

5) UNIFORMIDAD, CAPITAL: 5 PUNTOS.

6. BONDAD EN EL MANTENIMIENTO: 30 PUNTOS

- Retraso Inicio Servicios:
 - Entre 1 y 5 retrasos: 10 puntos.
 - Más de 5 retrasos: 30 puntos.

• Servicios no realizados:

- Entre 1 y 10 servicios: 15 puntos.
- Más de 10 servicios: 30 puntos.

La aplicación de este criterio está sometida a una relación causa-efecto vinculada al mantenimiento de los vehículos.

SECCIÓN CUARTA: COMPLEMENTOS DE VENCIMIENTO PERIÓDICO SUPERIOR AL MES

ARTÍCULO 31. - GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS.

Se establecen tres pagas extraordinarias, en los meses de julio, septiembre y diciembre y una paga de beneficios en el mes de marzo. La cuantía de cada una de ellas será la que se especifica en la tabla anexa de salarios (Anexo I).

1. **Paga de beneficios:** Se devengará de 1 de enero a 31 de diciembre y se abonará dentro de los primeros quince días del mes de marzo del año siguiente.
2. **Paga extraordinaria de verano:** Se devengará de 1 de julio a 30 de junio y se abonará dentro de los primeros quince días del mes de julio.
3. **Paga extraordinaria de Navidad:** Se devengará de 1 de diciembre a 30 de noviembre y se abonará dentro de los primeros quince días del mes de diciembre.
4. **Paga extraordinaria de San Antolín:** Se devengará de 1 de septiembre a 31 de agosto y se hará efectiva antes del día 2 de septiembre.

Estas gratificaciones serán proporcionales al tiempo de servicios prestados en el ejercicio al que se refiera, no teniendo tal consideración las excedencias voluntarias, permisos sin sueldo y las ausencias injustificadas.

CAPÍTULO III

COMPLEMENTOS EXTRA-SALARIALES

ARTÍCULO 32. - QUEBRANTO DE BONOS Y MONEDAS. QUEBRANTO DE TARJETAS. PLUS DE TRANSPORTE.

El quebranto de bonos y monedas, el quebranto de tarjetas y el Plus de Transporte que venían percibiendo el personal de movimiento en anteriores Convenios se encuentran integrados en el Salario Base.

El personal administrativo, los Inspectores y los Inspectores-Conductores-Perceptores, así como el personal de talleres devengarán el Plus de Transporte en la cuantía reconocida y establecida en la tabla anexa de salarios (Anexo I). Este complemento tendrá carácter extrasalarial de conformidad con lo establecido en el artículo 26.2 del Estatuto de los Trabajadores.

CAPÍTULO IV

LIQUIDACIÓN Y PAGO

ARTÍCULO 33. - VALOR DE LA HORA ORDINARIA.

Para el cálculo del valor de la hora ordinaria se tendrá en cuenta el Salario Base, Plus de Agente Único, Plus Funcional y Pagas Extraordinarias.

El valor de la hora ordinaria será calculado por la siguiente fórmula:

- Para las categorías con base de remuneración diaria:

$$HO = ((SD \times \text{días año}) + (PAU \times HTPA) + (PE \times 4)) / HTA.$$

$$HO = ((SD \times \text{días año}) + (PF \times HTPA) + (PE \times 4)) / HTA.$$

- Para las categorías con base de remuneración mensual:

$$HO = ((SM \times 12) + (PF \times HTPA) + (PE \times 4)) / HTA.$$

Siendo:

- HO: Valor de la hora ordinaria.
- SD: Valor Salario Diario.
- PAU: Valor del Plus de Agente Único.
- PF: Valor Plus Funcional.
- HTPA: Total Prorrat Horas de Trabajo Anual.
- HTA: Horas Jornada Anual.
- PE: Valor de la Paga Extra.
- SM: Valor del Salario Mensual.

ARTÍCULO 34. - SOPORTE DOCUMENTAL DE LA NÓMINA.

En tanto se efectúe entrega de soporte documental de la nómina, se procurará que ésta se realice dentro de los cinco primeros días del mes siguiente a aquél al que corresponda.

ARTÍCULO 35. - HABERES Y PAGO DE LA NÓMINA.

El pago de la nómina se efectuará mensualmente, dentro de los cinco primeros días del mes siguiente a aquél al que corresponda. Se efectuará mediante talón nominativo o transferencia a través de Entidad bancaria.

TÍTULO V

JORNADA, DESCANSOS Y VACACIONES

CAPÍTULO I

ARTÍCULO 36. - JORNADA.

El total anual en cuanto a jornada será de 1.776 horas anuales para el periodo de vigencia del presente convenio. La jornada en la empresa Autobuses Urbanos de Palencia, Sociedad Limitada "UPALSA", será de cuarenta horas semanales de trabajo efectivo de promedio, siguiendo el desarrollo de los cuadros de servicio mensuales.

ARTÍCULO 37. - CÓMPUTO DE JORNADA.

El cómputo de jornada será bimensual, una vez conocido el calendario laboral vigente, se establecerá una tabla en la que se especifiquen las horas/mes a realizar, la cual se adjunta como Anexo II a este Convenio.

La jornada máxima diaria no podrá exceder de 9 horas salvo Servicios Especiales. Se realizará en turnos de mañana o tarde, cambiando el turno tras los descansos semanales fijos establecidos en el cuadrante.

Para el caso de días de ausencia durante el mes, a efectos de establecer las horas computables de la jornada mensual a efectuar, se empleará la siguiente fórmula:

$$\text{Cómputo de Jornada Mensual} = (HTM \times \text{DÍAS C.T.}) / \text{DÍAS*MES}$$

Explicación:

- HTM: Indica la Prorrata de Horas de Trabajo Mensual, según Anexo III.
- Días C.T.: Días de alta en el mes.
- Días mes: Días naturales del mes.

A partir de la firma de este Convenio, con carácter general la jornada será continuada, si bien se podrá realizar a petición del trabajador y/o por mutuo acuerdo entre las partes, jornadas de régimen partidas, con la condición ineludible de que entre el termino de un turno y el inicio del otro transcurran como mínimo 2 horas. Por contrato o pacto individual, no se podrán establecer condiciones distintas en materia de jornada.

Con respecto a la regularización de la jornada bimensual, serán compensables las horas negativas y positivas que pudieran producirse, en el mes siguiente a aquél en el que se hubieran realizado.

A los solos efectos de acumulación para descansos o vacaciones, se establece un cómputo de 7 h 30 m de jornada.

La compensación de horas negativas y positivas se hará de la siguiente forma:

- En febrero se compensarán las horas de enero.
- En abril se compensarán las horas marzo.
- En junio se compensarán las horas de mayo.
- En agosto se compensarán las horas de julio.
- En octubre se compensarán las horas de septiembre.
- En diciembre se compensarán las horas de noviembre.

En el caso de que al final de los meses de compensación el trabajador tenga horas positivas, el trabajador podrá optar entre la percepción económica en concepto de horas extra o su acumulación para descansos o vacaciones, a disfrutar dentro de los cuatro meses siguientes a su realización.

A los solos efectos de acumulación para descansos o vacaciones, se establece un cómputo de 7 horas 30 minutos de jornada, equivaliendo una hora ordinaria a una hora extraordinaria.

ARTÍCULO 38. - TOMA Y DEJE DE SERVICIO.

Los empleados, cuando ejerzan labores de conducción y percepción, tomarán el servicio en la base o en el punto de relevo con el tiempo suficiente para efectuar las comprobaciones previas a la salida del vehículo.

La jornada terminará en el acto de relevo o en el momento de hacer entrega del vehículo en la base. Dicha Toma y Deje no computará como tiempo de servicio.

En el supuesto que a la hora fijada para el relevo, éste no pudiera realizarse por la ausencia del trabajador entrante, el conductor saliente comunicará tal incidencia al Servicio de Inspección, continuando el servicio hasta su normalización por el tiempo indispensable y computándose el exceso del mismo como horas extras.

ARTÍCULO 39. - CUADRANTES DE TRABAJO.

Durante la vigencia de este Convenio, los cuadrantes mensuales de organización de servicios, que serán establecidos previo acuerdo con los Representantes de los Trabajadores, se pondrán en conocimiento individual y por escrito al personal, con tres meses de antelación a su vigencia. Los cuadros diarios, cuatro días antes del término de la jornada, salvo casos plenamente justificados.

Las modificaciones del cuadrante del Inspector-Conductor-Perceptor y Oficial de Taller-Conductor-Perceptor serán de obligado cumplimiento.

El personal que crea necesario cambiar su servicio, lo notificará a su responsable jerárquico con la antelación suficiente.

La Comisión Paritaria, será la encargada de buscar fórmulas que posibiliten un calendario laboral lo más ajustado posible, para poder compatibilizar las necesidades de la empresa con los intereses de los empleados respecto al reparto equitativo y rotativo de jornadas y descansos.

ARTÍCULO 40. - HORAS EXTRAORDINARIAS.

Las horas que tengan la consideración de extraordinarias, tendrán el valor económico establecido en el Anexo I. Este valor nunca podrá ser inferior al valor resultante para el cálculo de la hora ordinaria establecido en el artículo 33.

La realización de horas extraordinarias se registrará por la correspondiente dependencia de la empresa, totalizándose cada mes y remitiendo, mediante el oportuno parte escrito, copia resumen mensual a los órganos de representación sindical.

Para el abono de las horas extraordinarias se computará el tiempo realmente trabajado, incluyéndose horas y minutos.

Dado el compromiso de efectuar el mínimo de horas indispensables, y que los servicios se descomponen en dos turnos diarios, cuyo horario siendo insuficiente para descomponerse en tres turnos, hace rebasar normalmente la jornada correspondiente a un día para cada trabajador, se acuerda que todas las horas extraordinarias efectuadas tendrán el carácter de estructurales, a los efectos previstos en la legislación vigente.

ARTÍCULO 41. - DESCANSOS TRABAJADOS.

- **Definición:** Se considerará descanso trabajado, la supresión o cambio por parte de la Empresa, de cualquiera de los descansos establecidos en los cuadrantes de trabajo expuestos en el tablón de anuncios, abonándose siempre por este motivo la cantidad establecida en el Anexo I.

La empresa estará obligada a preavisar a los trabajadores personalmente y con el tiempo suficiente para que éste acepte la supresión o cambio de sus descansos.

La supresión o cambio de los descansos a los empleados será de aceptación voluntaria por parte de los mismos, no sancionando a ningún trabajador que no acepte tal supresión.

En el caso del Inspector-Conductor-Perceptor y Oficial de Taller-Conductor-Perceptor, las modificaciones del cuadrante serán de obligado cumplimiento, y la supresión de descansos podrán ser compensadas en el mes corriente y en el siguiente, si recibir por ello compensación económica alguna. En el caso de que no sean compensados, se abonarán según Anexo I.

Las horas trabajadas este día, serán en todo caso computables para el cálculo de la jornada bimensual, salvo que, por acuerdo de las partes se determine un día de descanso en compensación del suprimido a razón de 7h 30m por descanso trabajado.

La Representación de los Trabajadores tendrá acceso a resumen mensual de la realización de estas jornadas.

ARTÍCULO 42. - DOMINGOS Y FESTIVOS TRABAJADOS.

Cada trabajador percibirá por este concepto la cantidad según Anexo I por cada día que preste sus servicios en Domingo o Festivo; además de sumarse las horas trabajadas este día, con el resto de horas trabajadas durante todo el mes.

A efectos de procurar un reparto más equitativo de los festivos trabajados, la Comisión Paritaria estudiará la posibilidad de implantar políticas que vengan a dar respuesta a tal premisa.

ARTÍCULO 43. - SERVICIOS ESPECIALES.

Se abonarán según figura en Anexo I en nómina en concepto de Servicios Especial (Cementerio o Monte), cada vez que se realice un servicio de este tipo, en el supuesto de que además se realice la jornada habitual correspondiente a la tarde.

También, en tal supuesto, se computarán las horas de trabajo realizadas que se sumarán al resto de horas trabajadas durante todo el mes.

La Representación de los Trabajadores tendrá acceso a resumen mensual de la realización de estas jornadas.

ARTÍCULO 44. - DESCANSOS.

Se adjunta Anexo III con sistema de rotación y acumulación de descansos y fiestas.

CAPÍTULO II

VACACIONES

ARTÍCULO 45. - VACACIONES.

El calendario vacacional se negociará con la Representación de los Trabajadores, publicándose antes del 1 de noviembre del año anterior, de tal forma que todos los trabajadores conozcan sus periodos de disfrute con, al menos, sesenta días de antelación.

Autobuses Urbanos de Palencia, S. L., "UPALSA", concederá vacaciones anuales retribuidas a sus trabajadores y estos tienen el derecho y el deber ineludible de disfrutarlas.

Las retribuciones por este concepto se aplicarán con arreglo al salario real percibido en días efectivamente trabajados.

Las vacaciones anuales consistirán en 31 días naturales.

Dichas vacaciones se repartirán en dos periodos, Vacaciones de Verano y Vacaciones de Invierno. El periodo para las vacaciones de verano será del 1 de julio al 15 de septiembre, y para el de invierno, el resto del año.

Para la confección del cuadro anual de vacaciones será escuchada la propuesta de los Delegados de personal.

Bajo el supuesto de interrupción justificada, según las condiciones prescritas en el Sistema General de Seguridad Social en Salud, en el goce de vacaciones ya iniciadas, el empleado tendrá derecho a reanudarlas por el tiempo que falte para completar su disfrute y desde la fecha que oportunamente se señale por la empresa para tal fin, una vez producido de nuevo el alta del trabajador, con el objeto de no perjudicar la prestación del servicio objeto de actividad de la empresa.

Este derecho a disfrute del período vacacional restante se mantendrá tras la interrupción del mismo, tras la fecha de alta del trabajador y siempre que ésta sea anterior al 31 de diciembre del ejercicio en que se produjo la interrupción. Caso de no producirse el alta en dicho ejercicio el derecho se extinguirá con el ejercicio.

Todo lo anteriormente expuesto será de aplicación en el caso de que acontezca incapacidad por enfermedad, accidente de trabajo, con anterioridad al inicio del período de dis-

frute vacacional y siempre que se acredite en las condiciones prescritas en el Sistema General de Seguridad Social en Salud.

Cuando el período de vacaciones fijado en el calendario de vacaciones de la empresa coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada de embarazo, el parto o la lactancia, se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal, aunque haya terminado el año natural.

TÍTULO VI

LICENCIAS Y EXCEDENCIAS

CAPÍTULO I

LICENCIAS

ARTÍCULO 46. - LICENCIAS.

Los trabajadores de UPALSA, previo aviso y justificación, podrán ausentarse del trabajo con derecho a remuneración, por alguno de los motivos y el tiempo siguiente:

- Quince días naturales en caso de matrimonio.
- Dos días en los casos de nacimiento de hijo o por el fallecimiento, accidente o enfermedad grave u hospitalización de parientes hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando, con tal motivo, el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.

En caso de accidente, enfermedad grave y / u hospitalización esta licencia podrá tener efecto en días consecutivos o alternos dentro de las fechas que comprenda el periodo de hospitalización.

Grados de parentesco

Grados	Titular / Cónyuge			
1º	Padre/Madre	Suegro/Suegra	Hijo/Hija	Yerno/Nuera
2º	Abuelo/Abuela	Hermano/Hermana	Cuñado/Cuñada	Nieto/Nieta
3º	Bisabuelo/Bisabuela	Tío/Tía	Sobrino/Sobrina	Biznieta/Biznieta
4º	Primo/Prima			

- Un día por traslado del domicilio habitual.
- Por el tiempo indispensable, para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal, comprendido el ejercicio del sufragio activo. Cuando conste en una norma legal o convencional un período determinado, se estará a lo que ésta disponga en cuanto a la duración de la ausencia y a su compensación económica.
Cuando el cumplimiento del deber antes referido suponga la imposibilidad de la prestación del trabajo debido en más del 20 por 100 de las horas laborales en un período de tres meses, podrá la empresa pasar al trabajador afectado a la situación de excedencia regulada en el artículo 47 del este Convenio Colectivo.
- Para realizar funciones sindicales o de representación del personal en los términos establecidos legal o convencionalmente.
- Por el tiempo indispensable para la realización de exámenes prenatales y técnicas de preparación al parto que deban realizarse dentro de la jornada de trabajo.

g) Las trabajadoras, por lactancia de un hijo menor de nueve meses, tendrán derecho a una hora de ausencia del trabajo, que podrán dividir en dos fracciones: La mujer, por su voluntad, podrá sustituir este derecho por una reducción de la jornada normal en media hora con la misma finalidad. Este permiso podrá ser disfrutado indistintamente por la madre o por el padre en caso de que ambos trabajen.

En los casos de nacimientos de hijos prematuros o que, por cualquier causa, deban permanecer hospitalizados a continuación del parto, la madre o el padre tendrán derecho a ausentarse del trabajo durante una hora. Asimismo, tendrán derecho a reducir su jornada de trabajo hasta un máximo de dos horas, con la disminución proporcional del salario. Para el disfrute de este permiso se estará a lo previsto en el apartado i) de este artículo.

h) Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de seis años o un minusválido físico, psíquico o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un tercio y un máximo de la mitad de la duración de aquélla.

Tendrá el mismo derecho quien precise encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pudiera valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

i) La concreción horaria y la determinación del periodo de disfrute del permiso de lactancia y de la reducción de jornada, previstos en los apartados g) y h) de este artículo corresponde al trabajador o trabajadora, dentro de su jornada ordinaria, quien deberá preavisar al empresario con quince días de antelación en que se reincorporará a su jornada ordinaria.

j) Tres días al año para asuntos propios, siempre que estos sean solicitados con la suficiente antelación, que serán disfrutados de forma inmediata en casos de fuerza mayor debidamente justificados. En el resto de los supuestos, solo será necesaria la comunicación con 72 horas de antelación, sin ser necesaria su justificación. El período de devengo de estos días, sea el comprendido entre el 1 de enero y el 31 de enero del año siguiente.

Dos de estos días deberán estar disfrutados antes del 30 de noviembre del ejercicio en que se devenguen, mientras que el tercero podrá ser disfrutado hasta el 31 de enero del ejercicio siguiente. Finalizados estos períodos, los días de asuntos propios devengados y no disfrutados por causas imputables a los trabajadores al no solicitar dichos días, se perderán no teniendo carácter acumulativo de un ejercicio para otro.

Para no alterar el normal funcionamiento del servicio, la Empresa no estará obligada a atender la petición de más de dos trabajadores para un mismo día, hasta el 30 de noviembre y durante todos los festivos del año, en las categorías de conductor-perceptor, inspector-conductor-perceptor y mecánico-conductor-perceptor.

Para el período comprendido entre las fechas 1 de diciembre y el 31 de enero la empresa sólo atenderá la petición de un único trabajador en días laborables en las categorías de conductor-perceptor, inspector-conductor-perceptor y mecánico-conductor-perceptor.

En el resto de categorías la empresa no estará obligada a atender la solicitud de más de un trabajador por día durante todo el año.

En caso de ser mayor el número de solicitudes al de los límites anteriormente citados, la concesión del disfrute se realizará por riguroso orden de entrada de las solicitudes.

La retribución de las licencias anteriormente mencionadas será con arreglo al salario real percibido en un día efectivamente trabajado.

A partir del 1 de enero de 2012 cada trabajador dispondrá de cuatro días de asuntos propios al año resultándole de aplicación lo establecido en el 1º párrafo de este apartado. Además, se deberá disfrutar tres de estos días antes del 30 de noviembre del ejercicio en que se devenguen, mientras que el cuarto podrá ser disfrutado hasta el 31 de enero del ejercicio siguiente. Finalizados estos períodos, los días de asuntos propios devengados y no disfrutados por causas imputables a los trabajadores al no solicitar dichos días, se perderán no teniendo carácter acumulativo de un ejercicio para otro.

La Representación de los Trabajadores tendrá acceso a resumen mensual de la realización de estos días.

CAPÍTULO II

EXCEDENCIAS

ARTÍCULO 47. - EXCEDENCIAS.

Se establecen dos clases de excedencias, voluntarias y forzosas, ninguna de ellas otorga derecho durante su disfrute a la percepción de salarios.

ARTÍCULO 48. - EXCEDENCIA VOLUNTARIA.

Todos los trabajadores fijos tendrán derecho a excedencia voluntaria y podrán solicitarla cuando hayan cumplido un año de servicio en la Empresa.

La excedencia voluntaria, que se solicitará por escrito, deberá concederse a los treinta días siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, salvo necesidades organizativas o de servicio que no excederán en todo caso de un máximo de dos meses.

La excedencia voluntaria tendrá una duración mínima de cuatro meses y no podrá exceder de cinco años, antes de los cuales el trabajador tendrá que pedir el reingreso. Si no lo hiciera, perderá la condición de excedente. Si una vez pedido no tuviera ocasión de reingresar por falta de vacantes, se podrá prorrogar la excedencia a instancia del trabajador por iguales períodos de tiempo.

Se perderá el derecho al reingreso a la Empresa si no se solicita antes de expirar el plazo por el cual se concedió la excedencia o prórroga en su caso.

Para su reingreso los interesados tendrán derecho preferente en las vacantes de igual o similar categoría a la suya que hubiera o se produjera en la Empresa.

Podrá pasar a excedencia voluntaria cualquier trabajador que ocupe cargo de Alta Dirección a nivel Estatal, Autonómico o Provincial, en los Partidos Políticos y Sindicatos, si bien en estos supuestos con los mismos derechos que se reconocen a los excedentes forzados en el artículo 49 de este Convenio Colectivo cuyo ejercicio sea compatible.

Durante este período de excedencia los trabajadores y sus familiares carecerán del libre acceso a vehículos de la Empresa.

ARTÍCULO 49. - EXCEDENCIA FORZOSA.

Serán causas determinantes de la situación de excedencia forzosa las siguientes:

- a) El nombramiento o elección para cargo del Estado, Comunidad Autónoma, Provincia, Municipio, Político o Sindical, cuyo ejercicio sea incompatible con la normal prestación de los servicios del trabajador en la Empresa.
- b) El cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal que suponga la imposibilidad de la prestación del trabajo debido en más del 20% de las horas laborables en un período de tres meses.

La excedencia se mantendrá mientras persista el ejercicio del cargo o deber público que la determine, y dicho período se computará como de servicio activo, salvo a los efectos de la Seguridad Social. En esta situación se podrá participar en las convocatorias de ascensos como si estuviera en activo.

Al cesar el trabajador en el desempeño del cargo o deber que determinó su excedencia, deberá solicitar su readmisión en los treinta días siguientes, y tendrá derecho al reingreso inmediato en el mismo puesto de trabajo que desempeñaba últimamente, o si este hubiera sido amortizado, en cualquier otro puesto de su mismo nivel de categoría y en las mismas condiciones económicas.

De no solicitar el reingreso en el plazo señalado en el párrafo anterior, los trabajadores serán considerados como dimisionarios tácitos.

ARTÍCULO 50. - EXCEDENCIA POR CUIDADO DE FAMILIARES.

Los trabajadores tendrán derecho a un período de excedencia no superior a 3 años para atender el cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción, o en los supuestos de acogimiento, tanto permanente como pre-adoptivo, a contar desde la fecha de nacimiento de éste, o en su caso, de la resolución judicial o administrativa.

Los sucesivos hijos darán derecho a un nuevo período de excedencia que, en su caso, pondrá fin al que se viniera disfrutando cuando el padre y la madre trabajen, sólo uno de ellos podrán ejercitar este derecho y en general de acuerdo con lo estipulado para estas excedencias en el Estatuto de los trabajadores.

También tendrá derecho a un período de excedencia de duración no superior a 2 años los trabajadores para atender al cuidado de un familiar, hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, y no desempeñe actividad retribuida. De conformidad con lo establecido en el art. 46 del Estatuto de los Trabajadores.

La excedencia contemplada en el presente apartado constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el esfuerzo causante, el empresario podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

Será de aplicación lo dispuesto en el artículo anterior para el resto de excedencias forzadas respecto al reingreso en el puesto de trabajo.

ARTÍCULO 51. - DERECHO A LA RESERVA DEL PUESTO DE TRABAJO.

Tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo los contratos de trabajo suspendidos por las siguientes causas:

- a) **Maternidad:** La suspensión tendrá una duración de dieciséis semanas, que se disfrutarán de forma ininterrumpida, ampliables en el supuesto de parto múltiple en dos semanas más por cada hijo a partir del segundo. El período de suspensión se distribuirá a opción de la interesada siempre que seis semanas sean inmediatamente posteriores al parto. Sin perjuicio de las seis semanas inmediatas posteriores al parto de descanso obligatorio para la madre, ésta podrá optar por que el padre disfrute de una parte determinada e ininterrumpida del período de descanso posterior al parto bien de forma simultánea o sucesiva con el de la madre, salvo que en el momento de su efectividad la incorporación al trabajo de la madre suponga un riesgo para su salud. En caso de fallecimiento de la madre, el padre podrá hacer uso de la totalidad o, en su caso, de la parte que reste del período de suspensión.
- b) **Adopción o acogimiento de menores** de seis años, o de mayores de esta edad cuando se trate de menores discapacitados o minusválidos, o que por sus circunstancias y experiencias personales o que por provenir del extranjero tengan especiales dificultades de inserción social y familiar debidamente acreditadas por los servicios sociales competentes. La suspensión tendrá una duración de dieciséis semanas ininterrumpidas, ampliable en el supuesto de adopción o acogimiento múltiple en dos semanas más por cada hijo a partir del segundo, contadas a la elección del trabajador, bien a partir de la decisión administrativa o judicial de acogimiento, bien a partir de la resolución judicial por la que se constituye la adopción. En los supuestos de adopción internacional, el período de suspensión podrá iniciarse hasta cuatro semanas antes de la resolución por la que se constituye la adopción. En caso de que la madre y el padre trabajen, el período de suspensión se distribuirá a opción de los interesados, que podrán disfrutarlo de forma simultánea o sucesiva, siempre con períodos ininterrumpidos y con los límites señalados.

Tanto en los supuestos de parto como de adopción o acogimiento, la suspensión podrá disfrutarse en régimen de jornada completa o a tiempo parcial, previo acuerdo entre la Empresa y los trabajadores afectados, en los términos que reglamentariamente se determinen.

TÍTULO VII

MOVILIDAD GEOGRÁFICA, FUNCIONAL, MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO, EXPEDIENTES DE REGULACIÓN DE EMPLEO: DESPIDOS

CAPÍTULO I**MOVILIDAD FUNCIONAL****ARTÍCULO 52. - MOVILIDAD FUNCIONAL.**

La movilidad funcional en el seno de la Empresa, que se efectuará sin perjuicio de los derechos económicos y profesionales del trabajador, no tendrá otras limitaciones que las

exigidas por las titulaciones profesionales o académicas precisas para ejercer la prestación laboral y la pertenencia al grupo profesional.

CAPÍTULO II**MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO****ARTÍCULO 53. - MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO.**

Para la modificación sustancial de las condiciones de trabajo, tanto en las de carácter individual como en las colectivas, deberá ir precedida de un período de consultas con los Representantes Legales de los trabajadores de duración no inferior a quince días, durante los cuales se seguirán las siguientes pautas:

- Que la causa sea documental y por escrito.
- Que las razones sean técnicas, organizativas, económicas o de producción.
- Que, si las modificaciones suponen alteraciones graves con respecto al entorno familiar y social se dé traslado para su estudio a la Comisión Paritaria según el artículo 9 de este Convenio.

CAPÍTULO III**EXPEDIENTES DE REGULACIÓN DE EMPLEO: DESPIDOS****ARTÍCULO 54. - DESPIDOS.**

Si el despido está basado en una causa ajena a la conducta del trabajador, la empresa, tanto en la comunicación previa a la representación legal de los trabajadores como en el contenido de la carta de despido, debe razonar y justificar cuales son las concretas y singulares circunstancias concurrentes que determinen la decisión de despedir, señalando en virtud de qué criterio y causas la medida a adoptar debe ser la de despido.

TÍTULO VIII**PREMIOS Y RÉGIMEN SANCIONADOR****CAPÍTULO I****PREMIOS****ARTÍCULO 55. - PREMIOS.**

Para premiar, reconocer y estimar aquellos actos, ideas, dedicación y entrega, que por su contenido, oportunidad, o suponer mejoras que representen disminución de riesgo para el colectivo humano de la Empresa, la seguridad de los viajeros de nuestros vehículos, mejoras en los métodos de organización y gestión y en general aquellas conductas o aptitudes que impliquen dedicación, mejoras de métodos, o actos meritorios, de superación o abnegación. En tal sentido serán premiados los empleados por los motivos siguientes:

- Actos heroicos.
- Actos meritorios.
- Espíritu de servicio.
- Premio de vinculación.
- Afán de superación personal.
- Otros.

CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

ARTÍCULO 57. - RÉGIMEN DISCIPLINARIO.

Definición: Se considerará falta toda acción u omisión que suponga incumplimiento de los deberes y obligaciones laborales.

Graduación de las faltas: Los trabajadores que incurran en alguna de las faltas que se tipifican en los puntos siguientes, o en cualquier otro de los incumplimientos establecidos con carácter general en el apartado anterior, podrán ser sancionados por la Dirección de la Empresa, con independencia del derecho del trabajador a acudir a la vía jurisdiccional en caso de desacuerdo. Para ello se tendrá en cuenta, atendiendo a la gravedad intrínseca de la falta, la importancia de sus consecuencias y la intención del acto, la siguiente graduación:

- Faltas leves.
- Faltas graves.
- Faltas muy graves.

Tipificación de las faltas:

Se considerarán **faltas leves** las siguientes:

- a) Dos faltas de puntualidad en la asistencia al trabajo en el período de un mes sin la debida justificación.
- b) El retraso, sin causa justificada, en las salidas de cabecera o de las paradas.
- c) La incorrección en las relaciones con los usuarios, la falta de higiene o limpieza personal (con comunicación al delegado de prevención si lo hubiera) y el uso incorrecto del uniforme o de las prendas recibidas por la empresa.
- d) No comunicar a la empresa los cambios de residencia o domicilio.
- e) Discutir con los compañeros dentro de la jornada de trabajo.
- f) El retraso de hasta dos días en la entrega de recaudación a la fecha estipulada por la empresa, así como el no rellenar correctamente los datos del disco-diagrama y demás documentación obligatoria.
- g) Una falta de asistencia al trabajo sin causa justificada o sin previo aviso.

Son faltas graves:

- a) Tres faltas o más de puntualidad en la asistencia al trabajo en un mes, sin la debida justificación.
- b) El abandono injustificado del trabajo que causare perjuicio de alguna consideración a la empresa o a los compañeros de trabajo.
- c) Dos o más faltas de asistencia al trabajo sin causa justificada o sin previo aviso en un mes. Bastará con una falta cuando tuviera que relevar a un compañero o cuando, como consecuencia de la misma, se causase perjuicio de alguna consideración a la prestación del servicio encomendado o a la empresa.
- d) La pérdida o el daño intencionado a cualquiera de las prendas del uniforme o al material de la empresa.
- e) El retraso de hasta seis días en la entrega de recaudación en la fecha estipulada por la empresa y, la reiteración en la falta de exactitud en las liquidaciones.

- f) Cambiar de ruta sin autorización de la Dirección de la Empresa y desviarse del itinerario sin orden del superior jerárquico, salvo concurrencia de fuerza mayor.
- g) Las faltas de respeto y consideración a quienes trabajan en la empresa, a los usuarios y al público que constituyan vulneración de derechos y obligaciones reconocidos en el ordenamiento jurídico.

Son faltas muy graves:

- a) Tres o más faltas injustificadas o sin previo aviso, de asistencia al trabajo, cometidas en un período de tres meses.
- b) Más de cuatro faltas no justificadas de puntualidad cometidas en un período de tres meses.
- c) La trasgresión de la buena fe contractual, la indisciplina o desobediencia en el trabajo, la disminución continuada y voluntaria en el rendimiento de trabajo normal o pactado, el fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas y el hurto o robo realizado dentro de las dependencias de la empresa o durante el acto de servicio.
- d) Violar el secreto de la correspondencia o revelar a extraños datos que se conozcan por razón del trabajo.
- e) El retraso de más de seis días en la entrega de la recaudación a la fecha estipulada por la empresa, salvo causa de fuerza mayor justificada.
- f) La simulación de la presencia de otro en el trabajo, firmando o fichando por él o análogos. Se entenderá siempre que existe falta, cuando un trabajador en baja por enfermedad o accidente, realice trabajos de cualquier clase por cuenta propia o ajena y la alegación de causas falsas para las licencias o permisos.
- g) La superación de la tasa de alcoholemia fijada reglamentariamente en cada momento durante el trabajo para el personal de conducción, así como la conducción bajo los efectos de drogas, sustancias alucinógenas o estupefacientes. Deberá someterse a los medios de prueba pertinentes y la negativa de dicho sometimiento será justa causa de despido.
- h) Violar la documentación reservada de la empresa, alterar o falsear los datos del parte diario, hojas de ruta o liquidación, y manipular intencionadamente el tacógrafo o elemento que lo sustituya con el ánimo de alterar sus datos.
- i) Los malos tratos o falta de respecto o consideración y discusiones violentas con los jefes, compañeros, subordinados y usuarios.
- j) Abandonar el trabajo y el abuso de autoridad por parte de los jefes o superiores con relación a sus subordinados.
- k) Las imprudencias o negligencias que afecten a la seguridad o regularidad del servicio imputables a los trabajadores, así como el incumplimiento de las disposiciones aplicables cuando con ello se ponga en peligro la seguridad de la empresa, personal usuario o terceros.
- l) El utilizar indebidamente el material de la empresa, bien para fines ajenos a la misma o bien contraviniendo sus instrucciones, así como los daños de entidad ocasionados a los vehículos por negligencia.
- m) El acoso sexual, entendiendo por tal la conducta de naturaleza sexual, verbal o física, desarrollada en el

ámbito laboral y que atente gravemente la dignidad del trabajador o trabajadora objeto de la misma.

- n) Las ofensas verbales o físicas al empresario o a las personas que trabajan en la empresa o a los familiares que convivan con ellos.

La reiteración de una falta de un mismo grupo, aunque sea de diferente naturaleza, dentro del período de un año, podrá ser causa para clasificarla en el grupo inmediatamente superior.

Sanciones: Las sanciones consistirán en:

1. *Por faltas leves:*

- Amonestación verbal.
- Amonestación escrita.
- Uno o dos días de suspensión de empleo y sueldo.

2. *Por faltas graves:*

- Suspensión de empleo y sueldo de tres a veinte días.
- Postergación para el ascenso hasta 5 años.

3. *Por faltas muy graves:*

- Traslado forzoso.
- Suspensión de empleo y sueldo de veintiuno a sesenta días.
- Inhabilitación definitiva para el ascenso.
- Despido.

Se anotará en el expediente personal de cada trabajador las sanciones que se impongan. Se anularán tales notas siempre que no incurra en una falta de la misma clase o superior, durante el período de ocho, cuatro o dos meses, según las faltas cometidas sean muy graves, graves o leves, teniendo derecho los trabajadores sancionados, después de transcurridos los plazos anteriormente descritos, a solicitar la anulación de dichas menciones.

Las sanciones por faltas leves, serán acordadas por la Dirección de la Empresa.

Las sanciones por faltas graves o muy graves, habrá de imponerlas también la empresa, previa instrucción del oportuno expediente al trabajador. El interesado y la representación de los trabajadores o sindical tendrán derecho a una audiencia para descargos en el plazo de diez días, a contar desde la comunicación de los hechos que se le imputan. Este plazo suspenderá los plazos de prescripción de la falta correspondiente. Cuando, por razones del servicio asignado, el trabajador sancionado se encuentre desplazado, el plazo establecido quedará interrumpido, reiniciándose cuando regrese.

Siempre que se trate de faltas muy graves de las tipificadas en la letra g), la empresa podrá acordar la suspensión de empleo y sueldo como medida previa y cautelar por el tiempo que dure el expediente, sin perjuicio de la sanción que deba imponerse; suspensión que será comunicada a los representantes de los trabajadores.

Una vez concluido el expediente sancionador, la empresa impondrá la sanción que corresponda tomando en consideración las alegaciones realizadas durante su tramitación por el trabajador y por la representación de los trabajadores o sindical.

Cuando la empresa acuerde o imponga una sanción, deberá comunicarlo por escrito al interesado y a la representación de los trabajadores o sindical, quedándose éste con

un ejemplar, firmando el duplicado, que devolverá a la Dirección.

En cualquier caso, el trabajador podrá acudir a la vía jurisdiccional competente para instar la revisión de las sanciones impuestas en caso de desacuerdo.

La Dirección de las Empresas y los representantes de los trabajadores velarán por el máximo respeto a la dignidad de los trabajadores, cuidando muy especialmente que no se produzcan situaciones de acoso sexual o vejaciones de cualquier tipo, que, en su caso, serán sancionadas con arreglo a lo previsto en este capítulo.

ARTÍCULO 57. - RESPONSABILIDAD POR SANCIONES ADMINISTRATIVAS.

Las sanciones administrativas o de tráfico motivadas por el estado del vehículo, deficiencias o falta de documentación del mismo, serán asumidas y abonadas por la Empresa.

TÍTULO IX

**PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
Y SALUD LABORAL**

CAPÍTULO I

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

ARTÍCULO 58. - SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.

La Seguridad y Salud en el Trabajo constituirá objetivos constantes y preferentes para UPALSA, a fin de prevenir o evitar en lo posible los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales y conseguir óptimas condiciones de higiene y seguridad.

Para velar por dicho objetivo se constituye el Comité de Seguridad y Salud Laboral, cuya composición y funciones son las recogidas en los artículos 38 y 39 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales.

La periodicidad de las reuniones será bimestral. No obstante podrá ser convocado con carácter extraordinario siempre que lo solicite alguna de las representaciones en el mismo, mediante petición por escrito.

Se levantará acta de la reunión con las decisiones adoptadas, cuyo cumplimiento se vigilará en reuniones sucesivas.

Para los primeros auxilios, en caso de accidente, la empresa dispondrá de botiquines de urgencia en la Administración, debiendo ser revisados mensualmente por el personal médico.

Se realizará la oportuna evaluación de riesgos en todos y cada uno de los puestos de trabajo, en función de la cual se elaborará el correspondiente plan de prevención en colaboración con el delegado de prevención.

Se formará específicamente al personal en materia de prevención de los riesgos de su puesto de trabajo, y se les facilitará información al respecto, mediante guías o manuales correspondientes.

No obstante lo anterior, en el plazo de dos meses desde la firma del presente convenio, se designará, un Comité Paritario de Seguridad y de Prevención de riesgos laborales, compuesta por 4 miembros dos por cada parte más los asesores y técnicos necesarios, que, durante el transcurso de un año, procederá al estudio de esta materia y, en su caso, a la adecuación y desarrollo de la normativa al sector, con la finalidad de que las condiciones de trabajo representen el menor riesgo y no afecten negativamente a la salud de los trabajadores.

El Comité Paritario propondrá a las organizaciones y administraciones las medidas y recursos necesarios y la realización de cuantas gestiones sean precisas ante las administraciones.

Los miembros del Comité Paritario por parte de la representación sindical dispondrán de 24 horas al mes de tiempo para dedicarlas a este fin, retribuido por parte de la patronal, así como el gasto económico que conlleve el desplazamiento y la pernoctación en su caso.

CAPÍTULO II

SALUD LABORAL

ARTÍCULO 59. - REVISIONES MÉDICAS.

La Dirección, con la que colaborarán íntimamente, como hasta el presente lo han venido haciendo, los Delegados de Empresa y toda la plantilla, velarán por la fiel observancia por parte de todos los elementos de la producción, según lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de Noviembre de Prevención de Riesgos Laborales, procurando con ello tanto la integridad física de los trabajadores como el mejoramiento de sus condiciones laborales y el de los lugares en que éstas se desarrollan.

1. El empresario garantizará a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo.

Esta vigilancia sólo podrá llevarse a cabo cuando el trabajador preste su consentimiento. De este carácter voluntario sólo se exceptuarán, previo informe de los representantes de los trabajadores, los supuestos en los que la realización de los reconocimientos sea imprescindible para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa o cuando así esté establecido en una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad.

En todo caso se deberá optar por la realización de aquellos reconocimientos o pruebas que causen las menores molestias al trabajador y que sean proporcionales al riesgo.

2. Las medidas de vigilancia y control de la salud de los trabajadores se llevarán a cabo respetando siempre el derecho a la intimidad y a la dignidad de la persona del trabajador y la confidencialidad de toda la información relacionada con su estado de salud.
3. Los resultados de la vigilancia a que se refiere el apartado anterior serán comunicados a los trabajadores afectados.
4. Los datos relativos a la vigilancia de la salud de los trabajadores no podrán ser usados con fines discriminatorios ni en perjuicio del trabajador.

El acceso a la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y a las autoridades sanitarias que lleven a cabo la vigilancia de la salud de los trabajadores, sin que pueda facilitarse al empresario o a otras personas sin consentimiento expreso del trabajador.

No obstante lo anterior, el empresario y las personas u órganos con responsabilidades en materia de prevención serán informados de las conclusiones que se deriven de los reconocimientos efectuados en relación con la aptitud del trabajador para el desempeño del puesto de trabajo o con la necesidad de introducir o mejorar las medidas de protección y prevención, a fin de que puedan desarrollar correctamente sus funciones en materia preventiva.

5. En los supuestos en que la naturaleza de los riesgos inherentes al trabajo lo haga necesario, el derecho de los trabajadores a la vigilancia periódica de su estado de salud deberá ser prolongado más allá de la finalización de la relación laboral, en los términos que reglamentariamente se determinen.
6. Las medidas de vigilancia y control de la salud de los trabajadores se llevarán a cabo por personal sanitario con competencia técnica, formación y capacidad acreditada.

TÍTULO X

BENEFICIOS SOCIALES

ARTÍCULO 60. - LIBRE ACCESO A VEHÍCULOS.

Los trabajadores que lo soliciten tendrán derecho a un pase gratuito para que sus cónyuges puedan viajar en las líneas de la Empresa. Así mismo de no existir relación matrimonial legal, pero se conviva con compañero/a estable se tendrá derecho, si se solicita, a un pase de libre circulación en las líneas de la Empresa.

Los trabajadores solteros, separados legalmente o divorciados que no tengan pareja de hecho tendrán derecho a un pase para familiar con parentesco hasta 2º grado.

Para la sustitución de un beneficiario por otro será necesaria la entrega del pase anterior.

El pase llevará las fotografías del trabajador y de su cónyuge, pareja o familiar y será utilizado juntamente con tarjetas especiales que para este exclusivo uso confeccionará la Empresa con un máximo de 10 viajes diarios.

Igualmente tendrán libre acceso a las líneas de la Mercantil los hijos de sus empleados, hasta los 23 años de edad y siempre que tengan carácter de beneficiarios de la Seguridad Social y estén bajo la tutela familiar, con el mismo tope expresado en el párrafo anterior.

Asimismo, todos los trabajadores de la Mercantil, con la presentación de la Tarjeta de Identidad de la Empresa, tendrán libre acceso a las líneas de UPALSA.

ARTÍCULO 61. - ANTICIPOS.

Todo el personal que lo solicite, tendrá derecho a un anticipo a cuenta de haberes de ciento ochenta euros (180 €), mediante talón o transferencia bancaria, que se realizará el día 18 de cada mes o la víspera, caso de ser festivo.

ARTÍCULO 62. - PROTECCIÓN JURÍDICA.

En caso de necesitar ayuda jurídica por razón de su trabajo o tener que comparecer ante tribunales u otro organismo con motivo de los mismos, y según cada caso y previa comunicación, se le prestará con cargo a la Empresa.

En caso de accidente grave de circulación, a petición del empleado, la Empresa le prestará toda la ayuda asistencial posible.

ARTÍCULO 63. - PRIVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR.

En el supuesto de privación del Permiso de Conducción a cualquier conductor, siempre y cuando y condicionadamente a que no concurra dolo o imprudencia temeraria, imputable al mismo, la empresa compromete el abono al mismo de seis mensualidades, importe mensual y con carácter no salarial y en régimen de ayuda o subsidio, equivalente al salario mínimo interprofesional vigente en cada momento.

Transcurrido el periodo de privación del Permiso, y sólo en los supuestos contemplados, -excluidos por ello los casos de privación por conducta imprudente o dolosa- el conductor será readmitido.

ARTÍCULO 64. - SEGURO DE ACCIDENTE E INVALIDEZ.

Durante el presente Convenio, se mantienen las pólizas en vigor, que para todo el personal en plantilla, cubre los siguientes riesgos:

1. Muerte por accidente de trabajo: 18.872,21 €.
2. Invalidez Absoluta o Gran Invalidez, derivada de su actividad Profesional: 25.162,95 €.

En el caso de que la empresa no suscribiera la Póliza de Seguros, será responsable directa del pago de la indemnización.

Dichas cantidades serán incrementadas en los términos previstos para todos los conceptos salariales y extrasalariales.

Estos seguros serán independientes de los obligatorios en el Régimen General de la Seguridad Social.

ARTÍCULO 65. - SALARIO DEL TRABAJADOR EN SITUACIÓN DE I.T.

En los casos de baja por accidente laboral, hospitalización o intervención quirúrgica, la empresa se compromete a completar hasta el 100% del salario real del trabajador, desde el primer día en el que ocurre el hecho y hasta que dure la situación de I.T. teniendo en cuenta la base de cotización del mes anterior.

En el resto de los supuestos de incapacidad temporal del trabajador, no contemplados en el párrafo anterior, la empresa se compromete al abono del 100% del salario real a partir del decimoquinto día en el que ocurre el hecho, teniendo en cuenta la base de cotización del mes anterior.

Se considerará accidente de trabajo, a todos los efectos, el que sufra el representante sindical con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargo electivo o de dirección de carácter sindical, así como los ocurridos en los desplazamientos que realicen en el ejercicio de las funciones propias del cargo.

ARTÍCULO 66. - SEGURO DE ROBO, HURTO Y EXPOLIACIÓN.

En caso de robo, hurto o expoliación por terceros de dinero procedente de recaudaciones, previa denuncia ante la Autoridad competente y entrega de copia de la misma a la Empresa, el trabajador quedará exonerado de la responsabilidad final por causa de la denuncia.

ARTÍCULO 67. - FONDO DE AYUDA ASISTENCIAL.

Se mantiene un fondo de ayuda social que se irá dotando desde enero en tres partidas distintas:

1. Dedicada a los gastos de estudios para hijos de trabajadores, acordando su constitución en bolsas de estudio, becas, pago de matrícula, material escolar, etc. Su dotación será de 629,06 €. Se garantizará un mínimo

del 33% de este fondo, para estudios universitarios destinados a los hijos de los trabajadores de esta Empresa, pudiendo realizar a la conclusión de la carrera las prácticas correspondientes en cualquiera de los centros idóneos para ellas de esta Empresa. Finalizadas con éxito, tendrán preferencia en igualdad de condiciones, para su incorporación definitiva a la misma.

2. Dotación para renovación de carnet de conducir, que tendrá una dotación de 786,35 €.
3. Dotación para atención de necesidades justificadas de los trabajadores, que tendrá una dotación de 1.100,36 €.

Los excedentes producidos en el año natural de los apartados 2 y 3 que no fueran utilizados para sus propios fines en el primer trimestre del siguiente año, serán acumulados al apartado número 1.

Los Delegados de Personal podrán disponer de la dotación del punto 3º.

A partir de 2009 estas cantidades serán incrementadas en los términos previstos para todos los conceptos salariales y extrasalariales.

ARTÍCULO 68. - JUBILACIONES ANTICIPADAS.

Conforme a la normativa en vigor, los trabajadores que cumplan 64 años podrán ser sustituidos por otros.

Asimismo, durante la vigencia del presente Convenio, los trabajadores podrán solicitar la Jubilación Anticipada a Tiempo Parcial conforme a las disposiciones vigentes.

La empresa no estará obligada durante la vigencia del citado Convenio a que haya simultáneamente más de dos personas en dicha situación.

ARTÍCULO 69. - CLÁUSULA DE FIDELIDAD O INDEMNIZACIÓN EXTRAORDINARIA POR EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO.

El trabajador, con 60 o más años cumplidos, y que lleve como mínimo diez años ininterrumpidos de permanencia en la empresa, podrá solicitar unilateralmente la resolución de su contrato de trabajo con derecho, por una sola vez y al causar baja, a una indemnización, de acuerdo con la siguiente escala:

- A los 60 años de edad..... 6.010,12 €.
- A los 61 años de edad..... 4.808,10 €.
- A los 62 años de edad..... 3.606,07 €.
- A los 63 años de edad..... 2.404,05 €.
- A los 64 años de edad..... 1.202,02 €.

A partir de 2009 estas cantidades serán incrementadas en los términos previstos para todos los conceptos salariales y extrasalariales

Teniendo en cuenta la eventualidad de esta indemnización, la empresa no viene obligada a hacer provisiones específicas.

TÍTULO XI**UNIFORMES, DISTINTIVOS E INFORMACIÓN AL USUARIO****ARTÍCULO 70. - UNIFORMES, ROPA DE TRABAJO Y DISTINTIVOS.**

A todo el personal, que determine la normativa legal o la que rige la Concesión, le serán facilitados uniformes y distintivos, que deberán usar con limpieza y propiedad.

Igualmente, al personal que preste sus servicios en trabajos auxiliares, se le facilitará la uniformidad que resulte más idónea para el mejor desempeño de sus tareas.

El uniforme a entregar a los trabajadores estará compuesto por:

1. Dos camisas de manga corta, dos pantalones de verano, y chaqueta los veranos de años impares.
2. Dos camisas de manga larga, dos pantalones de invierno, corbata y una prenda de abrigo (anorak), los inviernos de años pares.
3. Al personal de taller, se le proporcionará a lo largo del año las prendas necesarias para desarrollar su trabajo; mínimo, dos monos o buzos cada año, y calzado adecuado de protección tanto en situación de humedad como de seguridad.

Estas prendas se suministrarán en las siguientes fechas:

1. Las de verano, en la segunda quincena de mayo.
2. Las de invierno, en la primera quincena de septiembre.

En verano, entendiéndose como tal el periodo comprendido desde el 1 de junio al 1 de septiembre, no se llevará corbata. Dichos periodos podrán ser variados dependiendo de la climatología.

ARTÍCULO 71. - INFORMACIÓN AL USUARIO.

La empresa colocará las normas de comportamiento de los señores usuarios en todos los vehículos de la empresa, de forma bien visible y clara con el fin de que conozcan sus derechos y obligaciones.

TÍTULO XII

DERECHOS SINDICALES, COMITÉ DE EMPRESA Y SUS GARANTÍAS SINDICALES

ARTÍCULO 72. - DERECHOS SINDICALES.

La empresa considera a los Sindicatos debidamente implantados en la plantilla como elementos básicos y circunstanciales para afrontar a través de ellos las necesarias relaciones entre los trabajadores y la empresa.

La empresa respetará el derecho de todos los trabajadores a sindicarse libremente; no podrá sujetar el empleo de un trabajador a la condición de que no se afilie o renuncie a su afiliación sindical.

La empresa no podrá despedir a un trabajador ni perjudicarle de cualquier otra forma a causa de su afiliación o actividad sindical.

La empresa reconoce el derecho de los trabajadores afiliados a un sindicato a celebrar reuniones, recaudar cuotas y distribuir información sindical fuera de las horas de trabajo y sin perturbar la actividad normal de la empresa. Los sindicatos podrán remitir información a todas aquellas empresas en las que dispongan de apreciable y suficiente afiliación, a fin de que esta sea distribuida fuera de las horas de trabajo y sin que, en todo caso, el ejercicio de tal práctica pueda interrumpir el desarrollo del proceso productivo.

A requerimiento de los trabajadores afiliados a las centrales sindicales o sindicatos legalmente constituidos, la empresa descontará de la nómina mensual de los trabajadores el importe de la cuota sindical correspondiente. El trabajador interesado en la realización de tal operación remitirá a la Dirección de la Empresa un escrito en el que expresará con claridad la orden de descuento, la central o sindicato a que pertenece, la cuantía de la cuota, así como el número de

la cuenta a que debe ser transferida la correspondiente cantidad. La empresa efectuará las antedichas detracciones, salvo indicación en contrario, durante el periodo comunicado por el trabajador en la citada comunicación.

La dirección de la empresa entregará copia de la transferencia a la representación sindical dentro de la propia empresa, si la hubiere.

ARTÍCULO 73. - DEL COMITÉ DE EMPRESA.

1. El Comité de Empresa y los Delegados de Personal, tendrán las siguientes competencias:

1º Recibir información, que le será facilitada trimestralmente, al menos, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la empresa, sobre la situación de la producción y ventas de la entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la empresa, así como acerca de las previsiones del empresario sobre la celebración de nuevos contratos, con indicación del número de éstos y de las modalidades y tipos de contratos que serán utilizados, incluidos los contratos a tiempo parcial, de la realización de horas complementarias por los trabajadores contratados a tiempo parcial y de los supuestos de subcontratación.

2º Recibir la copia básica de los contratos a que se refiere el párrafo a) del apartado 3 del artículo 8 del Estatuto de los Trabajadores y la notificación de las prórrogas y de las denuncias correspondientes a los mismos, en el plazo de los diez días siguientes a que tuvieran lugar.

3º Conocer el balance, la cuenta de resultados, la memoria y, en el caso de que la empresa revista la forma de sociedad por acciones o participaciones, de los demás documentos que se den a conocer a los socios, y en las mismas condiciones que a éstos.

4º Emitir informe con carácter previo a la ejecución por parte del empresario de las decisiones adoptadas por éste sobre las siguientes cuestiones:

- a) Reestructuraciones de plantilla y ceses totales o parciales, definitivos o temporales de aquélla.
- b) Reducciones de jornada, así como traslado total o parcial de las instalaciones.
- c) Planes de formación profesional de la empresa.
- d) Implantación o revisión de sistemas de organización y control del trabajo.
- e) Estudio de tiempos, establecimiento de sistemas de primas o incentivos y valoración de puestos de trabajo.

5º Emitir informe cuando la fusión, absorción o modificación del status jurídico de la empresa suponga cualquier incidencia que afecte al volumen de empleo.

6º Conocer los modelos de contrato de trabajo escrito que se utilicen en la empresa, así como de los documentos relativos a la terminación de la relación laboral.

7º Ser informado de todas las sanciones impuestas por faltas muy graves.

8º Conocer, trimestralmente al menos, las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los

accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad, los estudios periódicos o especiales del medio ambiente laboral y los mecanismos de prevención que se utilizan.

9º Ejercer una labor:

a) De vigilancia en el cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, de Seguridad Social y empleo, así como el resto de los pactos, condiciones y usos de empresa en vigor, formulando, en su caso, las acciones legales oportunas ante el empresario y los organismos o Tribunales competentes.

b) De vigilancia y control de las condiciones de seguridad e higiene en el desarrollo del trabajo en la empresa, con las particularidades previstas en este orden por el artículo 19 del Estatuto de los Trabajadores.

10. Participar, como se determine por convenio colectivo, en la gestión de obras sociales establecidas en la empresa en beneficio de los trabajadores o de sus familiares.

11. Colaborar con la dirección de la empresa para conseguir el establecimiento de cuantas medidas procuren el mantenimiento y el incremento de la productividad, de acuerdo con lo pactado en los convenios colectivos.

12. Informar a sus representados en todos los temas y cuestiones señalados en este número 1 en cuanto directa o indirectamente tengan o puedan tener repercusión en las relaciones laborales.

2. Los informes que deba emitir el Comité, a tenor de las competencias reconocidas en los apartados 4º y 5º del número uno anterior, deben elaborarse en el plazo de quince días.

ARTÍCULO 74. - GARANTÍAS SINDICALES.

Los miembros del Comité de Empresa y los Delegados de Personal, como representantes legales de los trabajadores, tendrán las siguientes garantías:

- Apertura de expediente contradictorio en el supuesto de sanciones por faltas graves o muy graves, en el que serán oídos, aparte del interesado, el comité de empresa o restantes delegados de personal.
- Prioridad de permanencia en la empresa o centro de trabajo respecto de los demás trabajadores, en los supuestos de suspensión o extinción por causas tecnológicas o económicas.
- No ser despedido ni sancionado durante el ejercicio de sus funciones ni dentro del año siguiente a la expiración de su mandato, salvo en caso de que ésta se produzca por revocación o dimisión, siempre que el despido o sanción se base en la acción del trabajador en el ejercicio de su representación, sin perjuicio, por tanto, de lo establecido en el artículo 54 del Estatuto de los Trabajadores. Asimismo no podrá ser discriminado en su promoción económica o profesional en razón, precisamente, del desempeño de su representación.
- Expresar, colegiadamente si se trata del comité, con libertad sus opiniones en las materias concernientes a la esfera de su representación, pudiendo publicar y distribuir, sin perturbar el normal desenvolvimiento del

trabajo, las publicaciones de interés laboral o social, comunicándolo a la empresa.

e) Disponer de un crédito de horas mensuales retribuidas cada uno de los miembros del Comité o Delegado de Personal en cada centro de trabajo, para el ejercicio de sus funciones de representación, de acuerdo con la siguiente escala: Delegados de Personal o miembros del Comité de Empresa:

- Hasta cien trabajadores, 15 horas.
- De ciento uno a doscientos cincuenta trabajadores, 20 horas.
- De doscientos cincuenta y uno a quinientos trabajadores, 30 horas.
- De quinientos uno a setecientos cincuenta trabajadores, 35 horas.
- De setecientos cincuenta y uno en adelante, 40 horas.

Prevía solicitud de la Central Sindical correspondiente, se podrán acumular en un miembro o miembros del Comité de Empresa las horas de licencia de carácter retribuido, previstas en el artículo 68 del R.D.L. 1/95, sin que ello pueda significar que ningún miembro del Comité de Empresa quede dispensado de trabajar un número de horas superior al 75% de las que le corresponda efectuar en cada mes natural.

No serán descontadas del crédito horario, las horas que empleen los miembros del Comité de Empresa por los motivos siguientes:

- Negociación del Convenio
- Reuniones de la Comisión Paritaria
- Asistencia a cualquier reunión convocada por la Empresa u Organismo Oficial.
- Comité de Seguridad y Prevención.

La retribución de las Licencias Sindicales para los casos anteriormente mencionados será con arreglo al salario real percibido en un día efectivamente trabajado en jornada de siete horas y treinta minutos.

La Empresa dará a conocer mensualmente al Comité de Empresa la relación de todos los trabajadores que hayan sido contratados o hayan causado baja en la misma durante el mes precedente.

Los cargos representativos de los trabajadores en la Empresa, gozarán de las garantías que establezca la legislación vigente en cada momento. Asimismo, tendrán las siguientes garantías y derechos:

- Derecho de reunión.
- Derecho de comunicación y publicaciones.
- Derecho de información a los trabajadores.
- Derecho a realizar colectas.

Sobre las Secciones Sindicales se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

TÍTULO XIII

CONCILIACIÓN DE LA VIDA FAMILIAR Y LABORAL. IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES EN EL TRABAJO. MEDIDAS DE PROTECCIÓN INTEGRAL CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO. PAREJAS DE HECHO

ARTÍCULO 75. - REDUCCION DE JORNADA POR MOTIVOS FAMILIARES

Quienes por razón de guarda legal tengan a su cuidado directo algún menor de ocho años o un minusválido físico,

psíquico o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de su jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario, entre al menos, un octavo y un máximo de la mitad de la duración de aquella.

La concreción horaria y la determinación del periodo de disfrute del permiso, corresponderán al trabajador o trabajadora dentro de su jornada ordinaria. Las discrepancias surgidas entre empresario y trabajador serán resueltas por la jurisdicción competente.

Si el trabajador o trabajadora tuviera derecho a una indemnización (por expediente de regulación o cualquier otra circunstancia) se computaría la jornada completa.

ARTÍCULO 76. - IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y NO DISCRIMINACIÓN

Ambas partes, conscientes de la necesidad de seguir avanzando en la igualdad de mujeres y hombres en el ámbito laboral, e incidir en la igualdad de trato y no discriminación de género, así como en la eliminación de estereotipos, fomentando el igual valor de hombres y mujeres en todos los ámbitos, se comprometen a adoptar las medidas que se estimen necesarias y acuerdan llevar a cabo diferentes actuaciones en base a los siguientes principios:

Promover la aplicación efectiva de la igualdad de oportunidades en la empresa en cuanto al acceso al empleo, a la formación, a la promoción, a la protección a la maternidad y en las condiciones de trabajo.

Prevenir, detectar y erradicar cualquier manifestación de discriminación, directa o indirecta.

Identificar conjuntamente líneas de actuación e impulsar y desarrollar acciones concretas en esta materia.

Impulsar una representación equilibrada de la mujer en todos los ámbitos de la empresa.

ARTÍCULO 77. - SUSPENSIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO POR PATERNIDAD

En los supuestos de nacimiento de hijo, el trabajador tendrá derecho a la suspensión del contrato durante 13 días ininterrumpidos ampliables en dos días más por cada hijo a partir del segundo.

ARTÍCULO 78. - PROTECCIÓN DE LA MUJER EMBARAZADA

Se considera nulo el despido efectuado durante el periodo de suspensión del contrato de trabajo por maternidad, riesgo durante el embarazo natural, riesgo durante la lactancia natural, enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural. Igual consideración tendrá el despido efectuado después de haberse reintegrado al trabajo al finalizar los periodos de suspensión del contrato por maternidad, siempre que no hubieran transcurrido más de nueve meses desde la fecha de nacimiento.

Todo ello, salvo que se declare la procedencia de la decisión extintiva por motivos no relacionados con el embarazo.

ARTÍCULO 79. - ACOSO SEXUAL Y POR RAZÓN DE SEXO

1. Sin perjuicio de lo establecido en el Código Penal, constituye acoso sexual cualquier comportamiento, verbal o físico, de naturaleza sexual que tenga el propósito o produzca el efecto de atentar contra la dignidad de una persona, en particular cuando se crea un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo.
2. Constituye acoso por razón de sexo cualquier comportamiento realizado en función del sexo de una perso-

na, con el propósito o el efecto de atentar contra su dignidad y de crear un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo.

3. Se considerarán en todo caso discriminatorio el acoso sexual y el acoso por razón de sexo.
4. El condicionamiento de un derecho o de una expectativa de derecho a la aceptación de una situación constitutiva de acoso sexual o de acoso por razón de sexo se considerará también acto de discriminación por razón de sexo.

ARTÍCULO 80. - ACOSO MORAL

Se entiende por acoso moral toda conducta, práctica o comportamiento, realizada de modo sistemático o recurrente en el seno de una relación de trabajo, que suponga un menoscabo o atentado contra la dignidad del trabajador, al cual se intenta someter emocional y psicológicamente de forma violenta u hostil, y que persigue anular su capacidad, promoción profesional o su permanencia en el puesto de trabajo, afectando negativamente al entorno laboral.

En cualquier caso, en el concepto de acoso moral se estará a lo que en cada momento establezca la normativa en vigor o la jurisprudencia.

ARTÍCULO 81. - PROTECCIÓN CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO

Se entenderá por trabajadora víctima de la violencia de género a los efectos previstos en este convenio la expresamente declarada como tal por aplicación de la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre.

A las trabajadoras víctimas de violencia de género, se les reconocerán los derechos laborales, que en cada momento establezca la normativa de aplicación.

ARTÍCULO 82. - PAREJAS DE HECHO

A partir de la firma del presente Convenio Colectivo y en relación con todos los trabajadores activos de UPALSA, afectados por el ámbito personal del Convenio Colectivo vigente, se reconocen a las parejas de hecho, con independencia de su orientación sexual, los mismos beneficios que a las de derecho, no pudiendo concurrir en un mismo trabajador beneficios para pareja de hecho y de derecho.

A tal fin, serán necesarios los requisitos y procedimientos de actuación siguientes:

1º:

- a) Certificación de Inscripción Padronal o Certificado de Convivencia expedido por el Ayuntamiento de la localidad en la que habite la pareja, debiendo constar igual domicilio para ambos.
- b) Declaración Jurada firmada por la pareja, en la que se hagan constar los datos personales de la pareja, responsabilizándose ambos, en caso de falsedad, de los datos declarados.

2º: El beneficio se generará en el momento mismo de la presentación de los citados documentos y su extensión será la que señale la Normativa Laboral para cóyunge.

DISPOSICIÓN ADICIONAL:

En materia de formación, la Comisión Paritaria valorará de forma individualizada, los diferentes cursos que la Empresa pueda asumir, tanto si son específicos, como de formación generalizada.

Las partes firmantes de este Convenio asumen el contenido íntegro del III Acuerdo Nacional para la Formación Continua, y a tal fin, la CPIV apoyará la promoción de Planes Agrupados específicos para los trabajadores del sector. Las empresas, por su parte, procurarán que los trabajadores que vayan a participar en acciones formativas tengan las máximas facilidades de turnos y horarios para poder acudir a las mismas.

Se creará una Comisión mixta sectorial de Formación, cuya composición será de un máximo de cuatro miembros, dos en representación empresarial y dos en representación sindical.

Sus funciones serán:

- a) La promoción de planes, organización, gestión y distribución de fondos y, en su caso, ejecución de las acciones formativas y justificación de las mismas, así como la regulación y concesión de los permisos para la formación, previstos en el texto del acuerdo nacional.
- b) Cualesquiera otras funciones que las partes acuerden por unanimidad.

En el plazo de un mes desde la firma del Convenio se deberá constituir la citada Comisión, dotándose de sus propias normas de funcionamiento

En todos los supuestos la Empresa asumirá el abono en concepto de hora extraordinaria del tiempo empleado para la realización de dichos cursos respecto al exceso de la jornada laboral prevista, así como los costes económicos de los mismos.

DISPOSICIÓN FINAL

INCREMENTOS ECONÓMICOS

Se estipulan los siguientes incrementos económicos para los diferentes conceptos y años de Convenio. Los incrementos referidos a los años 2008 y 2009 se encuentran ya recogidos y contemplados en las Tablas del Anexo I.

Salario Base y Pagas Extraordinarias

- **Año 2008:** Incremento, para todas las categorías, de 100 € mensuales en Salario Base y en las cuatro pagas extraordinarias.
- **Año 2009:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todas las categorías, que se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2008 + 2% sobre los valores de Salario Base y las Pagas Extraordinarias de 2008 de la Categoría Conductor-Perceptor.
- **Año 2010:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todas las categorías, que se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2009 + 2% sobre los valores de Salario Base y las Pagas Extraordinarias de 2009 de la Categoría Conductor-Perceptor.
- **Año 2011:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todas las categorías, que se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2010 + 1,5% sobre los valores de Salario Base y las Pagas Extraordinarias de 2010 de la Categoría Conductor-Perceptor.

- **Año 2012:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todas las categorías, que se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2011 + 1% sobre los valores de Salario Base y las Pagas Extraordinarias de 2011 de la Categoría Conductor-Perceptor.

Plus de Agente Único, Plus Funcional, Plus de Transporte, Horas Extras, Descansos Trabajados, Plus de Calidad, Servicio Cementerio, Fondo Social, Seguro Accidentes e Invalidez, Cláusula Fidelidad

- **Año 2009:** Incremento de los valores 2008 según % de incremento del IPC Real 2008 + 2 %.
- **Año 2010:** Incremento de los valores 2009 según % de incremento del IPC Real 2009 + 2%.
- **Año 2011:** Incremento de los valores 2010 según % de incremento del IPC Real 2010 + 1,5%.
- **Año 2012:** Incremento de los valores 2011 según % de incremento del IPC Real 2011 + 1%.

Domingos y Festivos Trabajados,

- **2011:** Se incrementará según % de incremento del IPC Real 2010 + 1,5%
- **2012:** Se incrementará según % de incremento del IPC Real 2011 + 1%.

Complemento Personal

- **Año 2009:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todos los empleados que tengan Complemento Personal, y se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2008 + 2% a la media de los importes de los Complementos Personales que los empleados de alta en la Empresa a 31 de diciembre de 2008 tuvieran asignados en tal fecha. Se excluirán para el cálculo de la media los empleados, y sus Complementos Personales, que a 31 de diciembre de 2008 estuvieran sustituyendo a un empleado a través de un contrato de interinidad.
- **Año 2010:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todos los empleados que tengan Complemento Personal, y se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2009 + 2% a la media de los importes de los Complementos Personales que los empleados de alta en la Empresa a 31 de diciembre de 2009 tuvieran asignados en tal fecha. Se excluirán para el cálculo de la media los empleados, y sus Complementos Personales, que a 31 de diciembre de 2009 estuvieran sustituyendo a un empleado a través de un contrato de interinidad.
- **Año 2011:** El incremento consistirá en una cantidad lineal (misma cantidad) para todos los empleados que tengan Complemento Personal, y se obtendrá resultado de aplicar el % de incremento del IPC Real de 2010 + 1,5% a la media de los importes de los Complementos Personales que los empleados de alta en la Empresa a 31 de diciembre de 2010 tuvieran asignados en tal fecha. Se excluirán para el cálculo de la media los empleados, y sus Complementos Personales, que a 31 de diciembre de 2010 estuvieran sustituyendo a un empleado a través de un contrato de interinidad.

ANEXO I

TABLAS SALARIALES EJERCICIO 2008

Categorías	Salario Base		Plus Agente Único	Plus Funcional	Plus de Transporte	Pagas Extra	Horas Extraordinarias	Descansos Trabajados	Domingos y Festivos Trabajados	Servicio Especial
	Día	Mes	Hora	Hora	Día		Unidad	Unidad	Unidad	Unidad
Jefe de Sección		1.190,20		0,32	0,71	1.189,50	11,69	50,35	10,29	
Auxiliar Administrativo		1.017,46		0,32	0,71	1.016,76	11,69	50,35	10,29	
Inspector	34,08		2,19		0,71	1.026,04	11,69	50,35	10,29	20,14
Inspector / Conductor-Perceptor	34,08		2,19		0,71	1.026,04	11,69	50,35	10,29	20,14
Conductor - Perceptor	33,93		2,19			1.021,51	11,69	50,35	10,29	20,14
Oficial de Taller	33,93			0,32	0,71	1.021,51	11,69	50,35	10,29	
Oficial de Taller / Conductor-Perceptor	33,93		2,19	0,32	0,71	1.021,51	11,69	50,35	10,29	20,14
Mozo de Taller	32,69			0,32	0,71	984,35	11,69	50,35	10,29	

COMPLEMENTO PERSONAL 2008

EMPLEADO

FELIX BASCONES MARTIN	445,26
JESUS ROMAN PEREZ	445,26
ARGIMIRO CAMINERO FRAILE	442,48
MARINO GUTIERREZ IZQUIERDO	359,13
AGUSTIN SALVADOR HOSPITAL	359,13
MARCIANO HENARES MARTIN	359,13
JUAN MANUEL SANCHEZ VARAS	359,13
CLEMENTINO BASCONES MARTIN	192,42
CARLOS VALENCIA GUTIERREZ	192,42
ANIANO LASO FERNANDEZ	109,06
OSCAR LLORENTE BARBA	67,39
SANTOS GARCIA JACINTO	67,39
ROSA MARIA GARCIA ROMAN	65,73
RESTO DE EMPLEADOS	25,71

TABLAS SALARIALES EJERCICIO 2009

Categorías	Salario Base		Plus Agente Único		Plus Funcional	Plus de Transporte	Pagas Extra	Horas Extraordinarias	Descansos Trabajados	Domingos y Festivos Trabajados	Servicio Especial
	Día	Mes	Hora	Mes	Hora	Día		Unidad	Unidad	Unidad	Unidad
Jefe de Sección		1.225,29			0,33	0,73	1.224,23	12,06	52,06	17,00	
Auxiliar Administrativo		1.052,55			0,33	0,73	1.051,49	12,06	52,06	17,00	
Inspector	35,23	1.071,58	2,26	366,25		0,73	1.060,77	12,06	52,06	17,00	20,82
Inspector / Conductor-Perceptor	35,23	1.071,58	2,26	366,25		0,73	1.060,77	12,06	52,06	17,00	20,82
Conductor - Perceptor	35,08	1.067,13	2,26	366,25			1.056,24	12,06	52,06	17,00	20,82
Oficial de Taller	35,08	1.067,13			0,33	0,73	1.056,24	12,06	52,06	17,00	
Oficial de Taller / Conductor-Perceptor	35,08	1.067,13	2,26	366,25	0,33	0,73	1.056,24	12,06	52,06	17,00	20,82
Mozo de Taller	33,84	1.029,30			0,33	0,73	1.019,08	12,06	52,06	17,00	

COMPLEMENTO PERSONAL 2009

EMPLEADO

FELIX BASCONES MARTIN	448,32
JESUS ROMAN PEREZ	448,32
ARGIMIRO CAMINERO FRAILE	445,54
MARINO GUTIERREZ IZQUIERDO	362,19
AGUSTIN SALVADOR HOSPITAL	362,19
MARCIANO HENARES MARTIN	362,19
JUAN MANUEL SANCHEZ VARAS	362,19
CLEMENTINO BASCONES MARTIN	195,48
CARLOS VALENCIA GUTIERREZ	195,48
ANIANO LASO FERNANDEZ	112,12
OSCAR LLORENTE BARBA	70,45
SANTOS GARCIA JACINTO	70,45
ROSA MARIA GARCIA ROMAN	68,79
RESTO DE EMPLEADOS	28,77

ANEXO II

CALENDARIO LABORAL 2008

CONCEPTOS	AÑO 2008												TOTAL
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
<u>DIAS NATURALES DEL MES</u>	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	366
<u>DEDUCCION 14 FESTIVOS</u>	2	1	2	1	1	0	0	1	1	1	1	3	14
<u>DIAS DE TRABAJO EXCLUYENDO FESTIVOS</u>	29	28	29	29	30	30	31	30	29	30	29	28	352
<u>DESCANSOS MENSUALES ESTABLECIDOS</u>	10	9	10	9	9	8	8	9	9	9	9	11	110
<u>HORAS DE TRABAJO ANUALES</u>													1776
<u>HORAS EN PERIODO VACACIONAL (31 DIAS)</u>													164,35
<u>PRORRATA HORAS DE TRABAJO MENSUAL</u>	159,86	154,35	159,86	159,86	165,37	165,37	170,88	165,37	159,86	165,37	159,86	154,35	1940,35

CALENDARIO LABORAL 2009

CONCEPTOS	AÑO 2009												TOTAL
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	
<u>DIAS NATURALES DEL MES</u>	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365
<u>DEDUCCION 14 FESTIVOS</u>	2	1	1	3	1	0	0	1	1	1	1	2	14
<u>DIAS DE TRABAJO EXCLUYENDO FESTIVOS</u>	29	27	30	27	30	30	31	30	29	30	29	29	351
<u>DESCANSOS MENSUALES ESTABLECIDOS</u>	10	9	9	11	9	8	8	9	9	9	9	10	110
<u>HORAS DE TRABAJO ANUALES</u>													1776
<u>HORAS EN PERIODO VACACIONAL (31 DIAS)</u>													164,84
<u>PRORRATA HORAS DE TRABAJO MENSUAL</u>	160,35	149,30	165,88	149,30	165,88	165,88	171,41	165,88	160,35	165,88	160,35	160,35	1940,84

ROTACIÓN DE DESCANSOS

Esta garantía, así como la inmovilidad del presente ciclo, será atendida y estará sujeta a las necesidades del servicio en cada momento y a lo que éstas permitan, siempre tratando de ceñirse al CICLO en la mayor medida posible.

		1ª							2ª							3ª							4ª							
		L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	
Grupo	Nº	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
1	20	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	
	29	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	
2	31	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	
	21	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	
3	68	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	
	22	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	
4	33	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	
	24	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	
5	18	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T
	44	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M
6	35	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D
	5	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D
7	25	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D
	30	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D
8	75	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T
	90	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M
9	27	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T
	126	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M
10	9	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T
	91	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	
11	55	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D
	48	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D
12	59	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D
	60	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D
13	92	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	M	M	M	M	D	D	D
	62	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D
14	12	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
	11	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D
15	149	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M
	10	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T
16	95	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M
	110	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T
17	111																													
	96																													
18	88																													
	128																													

5ª							6ª							7ª							8ª						
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M
M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T
D	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D
D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D
M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D
T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D
T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M
M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T
T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M
M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T
D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M
D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T
D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D
D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D
T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D
M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	D
M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	D
T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D
T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T
M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M
M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T
T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M
M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D
T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	T	D
D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D
D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D
M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T
T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M
M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T
T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M

9ª							10ª							11ª							12ª							
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	
57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	
M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	
T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	
D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	
D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	
D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D
D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D
M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D
M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	D
T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	D
M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D
T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T
M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M
M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T
T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M
M	M	M	M	M	M	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	T	D
D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D
D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M
M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T
T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M
M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T
T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	D
M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	D
D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D
D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D
T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D
M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D
T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M
M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T

13ª							14ª							15ª							16ª						
L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D
M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D
T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D
M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D
T	T	T	T	T	T	D	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T
M	M	M	M	M	M	D	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M
T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M
M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T
T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D
M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D
D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D
D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D
T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M
M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T
T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M
M	M	M	M	M	D	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T
D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D
M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D
T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D
M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T
T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M
M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T
T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M
D	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T
D	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M
D	D	T	T	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	T	T	D	D
D	D	M	M	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	M	M	D	D
M	M	D	D	T	T	T	T	T	D	D	M	M	M	M	M	M	D	D	D	T	T	T	T	T	T	T	D
T	T	D	D	M	M	M	M	M	D	D	T	T	T	T	T	T	D	D	D	M	M	M	M	M	M	M	D

Firmado por:

Por la Parte Social

D. Juan Carlos Santiago García
D. Luis Carlos Peñacoba Martín
D. Alejandro Gonzalo Cuesta

Asesor: Jesús Díez de los Ríos

Por la Empresa

D. Juan A. Carralero Rodríguez
D. Luis Javier Hernández Suárez

Asesor: Juan Antonio Pérez Bañuelos

NIF DEL OBLIGADO TRIBUTARIO/ APELLIDOS Y NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	PROCEDIMIENTO EXPEDIENTE	ÓRGANO QUE LA TRAMITA / LUGAR DE COMPARECENCIA
B-09312737 COLAGU SL	IND4-13-000086 REQUERIMIENTO DOCUMENTACIÓN	Servicio Territorial de Hacienda de Palencia AV. Casado Del Alisal, 27 34.001 PALENCIA
B-34249375 SIEMAR ENERGÍAS RENOVABLES, SL	IND4-13-000106 REQUERIMIENTO DOCUMENTACIÓN	Servicio Territorial de Hacienda de Palencia AV. Casado Del Alisal, 27 34.001 PALENCIA

Palencia, 13 de febrero de 2013 - El Jefe del Servicio Territorial de Hacienda, José Luis Cabeza Adán.

621

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Delegación Territorial de Palencia

OFICINA TERRITORIAL DE TRABAJO

Convenio o Acuerdo: *AUTOBUSES URBANOS DE PALENCIA, S. L.*

Expte.: 34/01/0010/2013.

Fecha: 12/02/2013.

Asunto: *RESOLUCIÓN DE INSCRIPCIÓN Y PUBLICACIÓN.*

Destinatario: *MIGUEL RODRÍGUEZ GARCÍA.*

Código del Convenio Colectivo: 34000922012004.

INSCRIPCIÓN DE LAS TABLAS SALARIALES PARA EL AÑO 2013, CALENDARIO LABORAL 2013 Y REGULARIZACIÓN DE CONCEPTOS EXTRASALARIALES PARA EL 2013 DEL CONVENIO COLECTIVO PARA LA EMPRESA AUTOBUSES URBANOS PALENCIA, S. L.

Visto el texto del Acta de 29-01-2013, presentada por la Comisión Paritaria del Convenio Colectivo de Trabajo para la empresa **Autobuses Urbanos Palencia, S. L.** (Código del Convenio Colectivo 34000922012004), y de conformidad con lo dispuesto en el art. 90.2 y 3 del R. D. Legislativo 1/95, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre Registro y Depósito de Convenios y Acuerdos Colectivos de Trabajo, y Orden de 21.11.96 por la que se desarrolla la estructura orgánica de la Oficina Territorial de Trabajo.

Esta Oficina Territorial de Trabajo de Palencia,

ACUERDA:

1. - **Ordenar** su inscripción en el Registro de Convenios y Acuerdos Colectivos de trabajo con funcionamiento

de través de medios electrónicos de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

2. - **Disponer** su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA de Palencia.

Palencia, 12 de febrero de 2013. - El Jefe de la Oficina Territorial de Trabajo, Miguel Meléndez Morchón.

ACTA DE LA COMISIÓN PARITARIA DE "AUTOBUSES URBANOS DE PALENCIA, S. L."

Palencia, 29 de enero de 2013.

Asistentes:

Por la empresa:

D. Benigno Runza Costales.
D. Luis Javier Hernández Suárez.
Dª Silvia Costela Álvarez.

Por los trabajadores:

D. Juan Carlos Santiago García.
D. Luis Carlos Peñacoba Martín.
D. Alejandro Gonzalo Cuesta.

Asesor: Jesús Díez de los Ríos

ORDEN DEL DÍA

- 1.- Establecimiento de Tablas Salariales, hasta la firma de un nuevo Convenio Colectivo.
- 2.- Actualización Calendario Laboral 2013.
- 3.- Regularización de Conceptos Extrasalariales.

En Palencia, siendo las once horas del día 29 de enero de 2013, se reúnen los arriba citados para tratar el Orden del día anteriormente descrito.

Iniciadas las negociaciones para los temas propuestos, y teniendo en cuenta el carácter temporal de estas cantidades hasta la firma de un nuevo Convenio Colectivo para esta Empresa, se acuerda lo siguiente:

1.- Los valores económicos para el reparto del Plus de Calidad (art. 30 del Convenio), y Fondo de Ayuda Asistencial (art. 67 del Convenio), se mantienen en **9.538,09 €**, y **2.889,49 €** respectivamente.

2.- Para las pólizas del Seguro de Accidente e Invalidez reguladas en el art. 64 del Convenio Colectivo de esta Empresa, se mantendrán los siguientes valores:

– Muerte por Accidente de Trabajo:.....**21.675,70 €**

– Invalidez Absoluta o Gran Invalidez, derivada de su actividad profesional:.....**28.900,95 €**

3.- La Cláusula de Fidelidad o Indemnización Extraordinaria por extinción del contrato de trabajo reguladas

en el artículo 69 del Convenio Colectivo de esta Empresa, se mantiene con los siguientes valores:

– A los 60 años de edad.....6.902,93 €

– A los 61 años de edad.....5.522,36 €

– A los 62 años de edad.....4.141,76 €

– A los 63 años de edad.....2.761,17 €

– A los 64 años de edad.....1.380,59 €

Se adjunta a este acta la Tabla Salarial, y Calendario Laboral.

Sin más temas que tratar, se levanta la sesión siendo las doce treinta horas.

ANEXO I

TABLAS SALARIALES (Hasta Firma de Convenio)

Categorías	Salario Base		Plus Agente Único		Plus Funcional	Plus de Transporte	Pagas Extra	Horas Extraordinarias	Descansos Trabajados	Domingos y Festivos Trabajados	Servicio Especial J. Partida
	Día	Mes	Hora	Mes	Hora	Día		Unidad	Unidad	Unidad	Unidad
Jefe de Sección		1.343,62 €			0,37 €	0,82 €	1.341,25 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	
Auxiliar Administrativo		1.170,88 €			0,37 €	0,82 €	1.168,51 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	
Inspector	39,12 €	1.193,17 €	2,52 €	406,72 €		0,82 €	1.177,79 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	23,13 €
Inspector Conductor - Perceptor	39,12 €	1.193,17 €	2,52 €	406,72 €		0,82 €	1.177,79 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	23,13 €
Conductor - Perceptor	38,97 €	1.188,60 €	2,52 €	406,72 €			1.173,28 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	23,13 €
Oficial de Taller	38,97 €	1.188,60 €			0,37 €	0,82 €	1.173,28 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	
Oficial de Taller Conductor - Perceptor	38,97 €	1.188,60 €	2,52 €	406,72 €	0,37 €	0,82 €	1.173,26 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	23,13 €
Mozo de Taller	37,73 €	1.150,78 €			0,37 €	0,82 €	1.136,10 €	13,42 €	57,83 €	18,37 €	

ANEXO II

CALENDARIO LABORAL (Hasta Firma de Convenio)

CONCEPTOS	AÑO 2013												TOTAL
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
<u>DIAS NATURALES DEL MES</u>	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365
<u>REDUCCION 14 FESTIVOS</u>	2	1	2	1	1	0	0	1	1	1	1	3	14
<u>DIAS DE TRABAJO EXCLUYENDO FESTIVOS</u>	29	27	29	29	30	30	31	30	29	30	29	28	351
<u>DESCANSOS MENSUALES ESTABLECIDOS</u>	10	9	10	9	9	8	8	9	9	9	9	11	110
<u>HORAS DE TRABAJO ANUALES</u>													1.776 h
<u>HORAS EN PERIODO VACACIONAL (31 DIAS)</u>													164,83h
<u>PROPRATA HORAS DE TRABAJO MENSUAL</u>	160,354	149,295	160,354	160,354	165,864	165,864	171,413	165,864	160,354	165,864	160,354	154,825	1.940,83h
<u>CONVERSION HORAS - MINUTOS</u>	160h 21m	149h 17m	160h 21m	160h 21m	165h 53m	165h 53m	171h 24m	165h 53m	160h 21m	165h 53m	160h 21m	154h 49m	1940h 50m



AYUNTAMIENTO DE PALENCIA

Medio Ambiente

VIII CENTENARIO DEL ESTUDIO GENERAL
**UNIVERSITATIS
PALENTINAE**
PRIMERA UNIVERSIDAD DE ESPAÑA

ANEXO 9 : MATERIAL MOVIL

FLOTA ADSCRITA

No Identif.	Matrícula	Marca	Modelo	Carrocería	Fecha Matriculación	Edad a 21/12/2012
2176	4889-BBF	MAN	14220-HOCLSL	NOGE	20/09/2000	12,26
2177	4888-BBF	MAN	14220-HOCLSL	NOGE	20/09/2000	12,26
2182	4022-CHT	MB	0520	MERCE-CITO	23/05/2003	9,59
2183	4051-CHT	MB	0520	MERCE-CITO	23/05/2003	9,59
2240	7849-CSN	VOLVO	B7L-250-EC99	HISPANO	26/02/2004	8,82
2259	3871-CYF	VOLVO	B7L-250-EC99	HISPANO	14/07/2004	8,44
2260	3954-CYF	VOLVO	B7L-250-EC99	HISPANO	14/07/2004	8,44
2364	4127-DVW	VOLVO	B7L-250-EC99	HISPANO	31/01/2006	6,89
2365	4338-DVW	VOLVO	B7L-250-EC99	HISPANO	31/01/2006	6,89
2461	5906-FGN	VOLVO	B7L-250-EC99	HISPANO	16/10/2006	6,19
2725	5336-GJB	MB	0530	CITARO K	20/10/2008	4,17
2726	0194-GSZ	MB	0530	CITARO K	26/01/2010	2,90
2728	5133-GJB	MB	0530	CITARO K	20/10/2008	4,17
3159	4482 HBJ	MB	0530	CITARO K	13/01/2011	1,94

INVERSIONES EN MATERIAL MOVIL

Tipo buses	Fecha adquisi. No Buses	Total finan.	AÑO 2003	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	TOTAL	V.Residual a 13/02/13
Vehículo año 94	oct-94	16,346.43	8,870.58	7,475.85										16,346.43	
			402.64	84.98										487.62	
			10,378.33	11,718.39										23,087.70	
Vehículo año 95	feb-95	23,087.70	600.46	200.32	990.98									803.05	
			19,929.88	22,921.13	23,512.33	24,030.59	24,651.86	25,761.42	26,871.98	27,982.54	29,093.10	30,203.66	31,314.22	149,697.64	
Vehículos año 99	may-99	149,697.64	4,591.26	3,245.33	2,710.72	2,428.58	2,178.80	1,901.28	1,628.05	1,354.82	1,081.59	808.36	535.13	16,421.36	
			227,030.26	27,780.02	28,475.80	28,988.78	29,482.81	30,652.34	32,506.33	34,360.09	36,213.85	38,067.61	39,920.37	227,030.26	
Vehículos año 2000	sep-00	227,030.26	24,002.77	7,054.82	4,575.80	4,481.13	4,328.44	4,174.51	4,020.25	3,865.97	3,711.72	3,557.47	3,403.22	31,604.47	
			351,088.67	31,461.98	32,203.94	32,537.57	32,959.47	33,801.48	34,643.66	35,485.84	36,327.92	37,170.00	38,012.08	339,107.54	
Vehículos año 2003	may-03	351,088.67	18,058.46	8,668.66	8,050.67	8,540.54	10,058.95	9,895.14	9,740.66	9,586.17	9,431.69	9,277.21	9,122.73	162,802.58	
			5,284.05	14,823.10	16,476.22	16,614.98	16,548.55	16,991.24	18,563.47	19,772.50	20,981.66	22,190.82	23,399.98	31,786.82	
Vehículos año 2004	feb-04	187,979.34	4,298.08	5,177.72	4,570.13	4,834.92	5,777.66	5,298.78	5,280.76	5,262.76	5,244.76	5,226.76	5,208.76	66,12	
			365,958.68	15,922.14	32,592.68	32,827.54	32,689.04	33,422.52	35,650.40	37,197.79	38,745.18	40,292.56	41,839.94	308,419.54	
Vehículos año 2004	jun-04	365,958.68	5,138.60	9,451.91	10,146.30	12,821.60	13,393.35	13,965.10	14,536.85	15,108.60	15,680.35	16,252.10	16,823.85	64,080.98	
			352,015.76											238,878.77	
Vehículos año 2006	ene-06	352,015.76	11,349.54	10,135.40	11,349.54	13,465.40	13,970.70	14,574.91	15,179.12	15,783.33	16,387.54	16,991.75	17,595.96	59,522.36	
			184,258.08	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	3,724.47	73,802.83	
Vehículos año 2006	oct-06	184,258.08	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	1,922.03	28,739.36	
Vehículos año 2008	feb-08	197,564.17	14,410.59	17,416.53	19,257.72	20,441.85	21,626.00	22,810.13	23,994.26	25,178.39	26,362.52	27,546.65	28,730.78	105,007.80	
			199,172.01											80,733.47	
Vehículos año 2008	oct-08	199,172.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	2,748.01	118,438.54	
Vehículos año 2010	ene-10	203,874.73	18,820.01	18,953.67	19,087.33	19,220.99	19,354.65	19,488.31	19,621.97	19,755.63	19,889.29	19,993.95	20,107.61	144,715.96	
			205,080.00											40,352.70	
Vehículos año 2011	ene-11	205,080.00	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	3,419.29	167,737.30	
			2,813,451.47											812,531.45	
TOTAL		2,813,451.47													
COSTE ANUAL MATERIAL MOVIL:															
			81,220.03	132,102.62	134,251.62	168,859.32	180,554.63	203,937.37	218,273.08	234,886.44	231,349.99	234,290.43	237,900.27	1,848,624.03	
			17,933.17	26,813.71	29,361.57	43,712.24	56,803.95	67,471.10	43,917.29	21,421.73	24,078.38	23,609.83	2,481.36	357,604.33	
			99,153.20	158,916.33	163,613.19	212,571.56	237,358.58	271,408.46	262,190.37	256,308.17	255,428.37	257,900.27	31,377.87	2,206,226.36	
RECUPERACION DE EQUIPO DE PERSONALIZACION															
Equipo Personalizacion	oct-04	11,397.66												11,397.66	
														1,086.54	
														11,397.66	
TOTAL		11,397.66												11,397.66	
COSTE ANUAL MATERIAL PERSONALIZACION:															
														12,484.20	
TOTAL COSTE AMORTIZACION ANUAL			99,153.20	158,916.33	166,059.88	216,044.51	239,876.71	273,843.73	264,702.53	256,308.17	255,428.37	257,900.27	31,377.87	2,218,710.56	

NOTA: Los costes financieros de los años 2,012 y 2,013 son provisionales, ya que los tipos aplicados aún no son firmes.
En este cuadro no están incluidos los vehículos nº 2471 y 2472 que actualmente están rodando, por no estar adscritos al servicio en este momento.



AYUNTAMIENTO DE PALENCIA

Medio Ambiente

VIII CENTENARIO DEL ESTUDIO GENERAL
**UNIVERSITAS
PALENTINA**
PRIMERA UNIVERSIDAD DE ESPAÑA

ANEXO 10 : MODERNIZACIÓN TECNOLOGICA TRANSPORTE PÚBLICO.



ANEXO 10: MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	2
2. ARQUITECTURA Y ELEMENTOS DEL SISTEMA.....	3
3. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA.....	3
3.1. CENTRO DE CONTROL	3
3.1.1. CONFIGURACIÓN HARDWARE DE CENTRO DE CONTROL	4
3.1.2. ESPECIFICACIONES FUNCIONALES DEL SOFTWARE DE CENTRO DE CONTROL	4
3.2. EQUIPAMIENTO EMBARCADO EN AUTOBUSES.....	12
3.2.1. UNIDAD DE CONTROL EMBARCADA	12
3.2.2. KIT MANOS LIBRES DE CONDUCTOR	12
3.2.3. EQUIPAMIENTO DE MONÉTICA EMBARCADO.....	13
3.2.4. PUPITRE DEL CONDUCTOR. INTERFAZ CON EL CONDUCTOR. CONSOLA.....	15
3.3. SISTEMAS DE INFORMACIÓN	16
3.3.1. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – DISPLAYS	16
3.3.2. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – INFORMACIÓN ACÚSTICA.....	16
3.3.3. SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS – PANELES INFORMATIVOS LED.....	17
3.4. INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES	18
3.4.1. COMUNICACIONES ENTRE EL CENTRO DE CONTROL Y LOS PUESTOS DE VISUALIZACIÓN	18
3.4.2. COMUNICACIONES ENTRE EL CENTRO DE CONTROL Y LOS ELEMENTOS MÓVILES.....	19
4. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN-PORTAL WEB DE TRANSPORTE.....	19
5. ALCANCE DEL PROYECTO	20
6. MEJORAS	22
5.1. PROPUESTAS DE MEJORA	22
5.1.1. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – PANELES TFT.....	22
5.1.2. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EMBARCADOS – INTERNET A BORDO.....	23
5.1.3. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS – PANELES LED.....	23
5.1.4. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS – DESPLIEGUE DE CÓDIGOS BIDI EN TODA LA RED DE PARADAS.....	24
5.2. TABLA DE MEJORAS	24
7. INSTALACIÓN DE EQUIPOS	27
8. INGENIERÍA DEL PROYECTO	27
9. FORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN	28
8.1. FORMACIÓN	28
8.2. DOCUMENTACIÓN	28
10. PUESTA EN SERVICIO.....	28
11. SOPORTE Y PLAN DE MANTENIMIENTO.....	28
12. DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR ASOCIADA AL PLAN DE MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA.....	29

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

1. Dentro de la contratación de la concesión del transporte público de la ciudad de Palencia, será de obligado cumplimiento por parte de la concesionaria acometer la implantación y puesta en funcionamiento de una plataforma tecnológica que contemple los equipamientos y desarrollos tecnológicos más avanzados del mercado, sumándose de esta forma al carro de las ciudades españolas que cuentan con un transporte de calidad basado en los ITS (“Intelligent Transport Systems”).
2. La plataforma tecnológica a implantar es denominada en el ámbito de los ITS como Sistema de Ayuda a la Explotación, o también mediante las siglas SAE. Se trata de un sistema basado en la localización GPS de la flota de vehículos que permite mejorar la gestión y coordinación del servicio desde un Centro de Control, hasta donde llega toda la información relacionada con el servicio de transporte gracias a las comunicaciones móviles (GSM/GPRS/UMTS).
3. Asimismo la plataforma tecnológica deberá contemplar un Sistema de Billetaje que permitirá la venta y validación. En este sentido, es muy importante que el nuevo Sistema de Billetaje sea capaz de leer las tarjetas actuales y deberá asegurarse una transición fácil y rápida entre los equipos actuales y los nuevos a instalar.
4. El sistema a implantar deberá ser capaz, además, de ofrecer información de calidad y actualizada (en tiempo real) a los usuarios del Transporte Público a través de diferentes medios (a bordo del autobús, en paradas, por internet, etc.), empleando las últimas tecnologías al alcance y teniendo en cuenta la accesibilidad de todos los ciudadanos.
5. La modernización tecnológica del transporte permitirá optimizar la explotación del servicio y ofrecer información útil y de calidad al ciudadano; se trata por lo tanto de poner la tecnología al servicio de la movilidad sostenible.
6. El licitador deberá incluir en su propuesta todos los elementos tecnológicos y servicios requeridos en el presente documento, cumpliendo con las especificaciones técnicas y funcionales aquí detalladas. Se ha contemplado un alcance con una Solución Base que es de obligado cumplimiento por parte del licitador y una Propuesta de Mejoras adicionales que serán evaluadas en base a la tabla de valoración detallada en el Pliego de Prescripciones técnicas.
7. El órgano licitador se reserva el derecho de solicitar, dentro del proceso de adjudicación, una demostración real del sistema tecnológico completo y/o la presentación ante registro de alguno de los elementos del sistema ofertado.



2. ARQUITECTURA Y ELEMENTOS DEL SISTEMA

1. La plataforma tecnológica a implantar contará con los siguientes elementos:

1. Centro de Control y de explotación de datos, a instalar en las dependencias del propio operador de transportes. Desde aquí se centralizan todas las comunicaciones, la información y el procesamiento de la misma; asimismo se controla y supervisa el correcto funcionamiento global del sistema de transporte.

Adicionalmente será necesario suministrar dos Puestos de Visualización de datos, uno para el técnico municipal en las dependencias a determinar por el propio Ayuntamiento y otro en el Centro de Control de Tráfico de la Policía Local, compatible con su sistema.

2. Equipamiento embarcado, que se compone de todos los elementos a instalar en los autobuses relacionados con el sistema de localización GPS, las comunicaciones con el Centro de Control, y otros elementos tecnológicos, incorporados como mejora, que permitirán enriquecer la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.

3. Sistemas de información, incluyendo en este bloque todos los sistemas tecnológicos puestos a disposición de los usuarios del transporte a través de los diferentes medios existentes: a bordo de los vehículos, en paradas o por otros medios tecnológicos actuales (internet, móvil, etc.). En epígrafes posteriores de este anejo se detallan los sistemas de información que forman parte de la solución base y cuáles de ellos se incorporan como mejora.

4. Infraestructura de comunicaciones necesaria para el correcto funcionamiento global del sistema implantado.

El sistema propuesto, en su configuración de solución completa incorporando todas las mejoras posibles, deberá tener la siguiente arquitectura:

- Todos los elementos que componen el sistema se ajustarán a las especificaciones del presente documento.

3. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

1. A continuación se detallan las principales características de los elementos del sistema que forman la Solución Base de obligado cumplimiento por parte del licitador.

3.1. CENTRO DE CONTROL

1. El Centro de Control es el elemento principal del Sistema, desde donde se centralizan todas las comunicaciones y se procesan y almacenan todos los datos recibidos.

2. A continuación se describen las características técnicas y funcionales que ha de cumplir el Centro de Control.

3.1.1. CONFIGURACIÓN HARDWARE DE CENTRO DE CONTROL

1. El equipamiento HW de Centro de Control deberá estar formado por los siguientes elementos:

- a) **SERVIDOR BASE DE DATOS.** Equipo informático destinado a las funciones de proceso y almacenamiento de datos así como funciones de front-end de comunicaciones entre los diferentes elementos del sistema y la gestión de las diferentes aplicaciones a suministrar (arquitectura cliente-servidor).. El equipo, se ubicará en las instalaciones del propio operador de transportes.
- b) **PUESTO DE OPERACIÓN.** Ordenador conectado a los servidores de aplicaciones, comunicaciones y base de datos, a instalar en las oficinas del propio operador de transportes, que dispondrá de dos pantallas gráficas a color de alta resolución y de tamaño suficiente para visualizar datos del estado de la explotación, gráficos de marcha, etc. Inicialmente se contempla un puesto de operador, si bien se podrá ampliar dicho número en función de las necesidades. Procesador Dual Core
- c) **SISTEMA DE COMUNICACIONES ASOCIADO AL PUESTO DE OPERACIÓN.** Equipo para la comunicación entre el Centro de Control (operador) y los autobuses (conductores), que estará formado por los siguientes elementos:
 - Módem de comunicaciones GPRS/GSM (voz y datos)
 - Terminal telefónico formado por altavoz y micrófono
- d) **DOS PUESTOS DE VISUALIZACIÓN DE DATOS PARA EL AYUNTAMIENTO,** uno de ellos a ubicar en las dependencias del Centro de Control de Tráfico y otro en el lugar que el Ayuntamiento determine. Los equipos serán de similares características que el Puesto de Operación y permitirán a la Policía y al técnico designado por el Ayuntamiento que, desde sus propias dependencias y a través de una conexión segura de datos (VPN – Virtual Private Network), se pueda supervisar el estado del servicio y comprobar el buen funcionamiento del mismo, así como elaborar determinados informes históricos de la explotación del servicio de transporte (cumplimiento de los servicios, cumplimiento de horarios, etc.).

3.1.2. ESPECIFICACIONES FUNCIONALES DEL SOFTWARE DE CENTRO DE CONTROL

1. El software específico de SAE a suministrar, instalar y configurar en el Centro de Control (tanto en el Puesto de Operador como en el Puesto de Visualización del Ayuntamiento) estará formado por una serie de módulos aplicativos plenamente integrados, que son los siguientes:

- a) Módulo de interface SAE.
- b) Módulo de comunicaciones.
- c) Módulo de localización.
- d) Módulo de regulación.
- e) Módulo de explotación de datos del SAE.
- f) Módulo de explotación de datos del sistema de recaudación.
- g) Módulo de sistemas de información.
- h) Módulo de generación de mensajes de voz sintetizada (a instalar únicamente en el Puesto de Operación).

2. A continuación se describen detalladamente las funcionalidades de cada uno de los módulos que integran el software de Centro de Control.



3.1.2.a. Módulo de Interfaz SAE

1. En la interfaz del SAE la información se mostrará siempre de forma jerárquica para que el operador no se vea obligado a manejar excesiva información al mismo tiempo. La interfaz principal estará orientada a “línea”, y permitirá detectar incidencias rápidamente mediante una codificación de colores que capte la atención del operador.

2. El operador podrá profundizar en la información mediante la visualización de valores numéricos y tablas de información referidas a la línea para determinar exactamente las incidencias acontecidas en el servicio.

3. La interfaz gráfica de operador será completamente configurable en cuanto a los parámetros útiles para la visualización personalizada (colores, datos seleccionables), e incluirá como herramienta de trabajo para el operador una vista sinóptica depurada, formada por vistas independientes de las líneas que podrá organizar el operador libremente, en su caso.

4. Por otro lado, se contará con áreas de entidades para manejo rápido e intuitivo, incluyendo un área para la gestión de las comunicaciones con los autobuses (mensajes enviados, mensajes recibidos, conexión con el servidor, etc.). Las entidades básicas que se contemplarán para organizar la información disponible son:

- Líneas.
- Vehículos.
- Servicios de conductor
- Servicios de autobús.

5. El SAE deberá disponer de dos tipos de representación de la información:

- Representación cartográfica para la visualización de los vehículos sobre un mapa. Para ello se utilizará la cartografía vectorial (en formato SHAPE) proporcionada por el propio Ayuntamiento, o por la concesionaria en su defecto.
- Representación sinóptica: se mostrará la posición real (o estimada entre refrescos de posiciones reales) de los coches sobre cada línea en forma esquemática (posición lineal). Para cada coche se mostrará el intervalo con el coche precedente y su relación con la posición teórica. Para ello, esta representación deberá tener las siguientes características:
 - Ofrecer información acerca del intervalo entre dos coches, porcentaje de desviación del intervalo real con el teórico y el nivel de adelanto/retraso.
 - Los vehículos se representarán con un icono, y se utilizarán iconos específicos o valores alfanuméricos para indicar el estado del mismo.
 - Cada línea se representará según su topología. Para facilitar la lectura de la línea se adaptará la representación sinóptica de la línea a su definición topológica, de manera que el operador reciba una imagen completa de la línea y de la localización espacial de las entidades definidas para ella.

Para la representación sinóptica se elegirá la referencia espacial.

- Cada una de las paradas se representará sobre cada línea.

6. El SAE deberá proporcionar un control del paso de cada vehículo por la parada, enviando alarmas (parametrizable) de cuándo el vehículo llega a la parada, almacenando obligatoriamente en el Sistema esta información para su consulta posterior.

7. Además, en cada uno de los iconos que representan los vehículos en los sinópticos, se deberá indicar las acciones de regulación que se están llevando a cabo en ese momento.

3.1.2.b Interface puestos De Visualización De Datos Para El Ayuntamiento

1. El SAE dispondrá de una serie de ventanas destinadas a monitorizar en tiempo real las distintas variables asociadas al funcionamiento actual y a lo largo de la jornada del servicio de transporte.

2. En particular, a lo largo de las ventanas mencionadas será posible acceder de una manera gráfica y/o alfanumérica a la siguientes indicaciones:

a) Para cada línea y trayecto:

- Identificativo de Línea-Trayecto
- Trazado de la línea (sobre callejero y sinóptico)
- Configuración servicio diario para la línea (frecuencia-horario-turno)
- Número de autobuses e identificativos realizando el recorrido
- Número total de pasajeros embarcados actualmente
- Puntualidad porcentual realizada
- Duración del último recorrido completado
- Perfiles de velocidad actuales de cada autobús.
- Perfil histórico de velocidad a lo largo de la línea (de acuerdo a la fecha actual)

b) Para cada parada de una línea:

- Id parada, Id línea asociada
- Posición que ocupa en la línea (sobre sinóptico y callejero)
- Identificativo del último autobús que ha pasado
- Horario en el que ha pasado el último autobús
- Desviación en minutos (+,-) que se ha producido respecto a horario previsto
- Identificativo del próximo autobús
- Horario estimado en el que va a pasar el próximo autobús

c) Para cada autobús de una línea:

- Identificativo del autobús
- Conductor
- Línea-trayecto-turno que realiza
- Refuerzo si/no
- Posición que ocupa en la línea
- Posición que ocupa en el callejero
- Fiabilidad del dato de posición
- Indicación fuera/dentro de línea
- Última parada realizada, horario realizado, horario previsto y desviación



- Próxima parada, horario estimado, horario previsto y desviación
- Puntualidad porcentual realizada y prevista asociada
- Número pasajeros a bordo (lleno/vacío, número)
- Duración del último recorrido
- Duración media de los últimos recorridos

3. A la hora de implementar la monitorización de las variables mencionadas, el SAE hará uso extensivo de indicaciones gráficas (tipos de icono, forma de presentarlos, colores etc), sinópticos de línea y representación cartográfica con el objeto de facilitar la labor del Controlador a la hora de obtener información de conjunto o particular cuando así lo desee.

3.1.2.c. Módulo de Comunicaciones

1. Deberá existir una comunicación permanente, bajo supervisión del Centro de Control, entre todos los elementos que componen el Sistema. Esta comunicación deberá ser continua y permanente de forma que:

- Se deberá poder solicitar, desde el Centro de Control y de forma automática, datos del estado de un autobús concreto cuando sea necesario.
- El Sistema deberá estar capacitado para realizar envíos concretos de ficheros de datos relevantes entre el Centro de Control y el resto de elementos del Sistema (configuración, parametrización, descarga de información, etc.)
- También, a través del Sistema, se podrá enviar información de los tiempos de llegada y mensajes institucionales a los puestos de información ubicados en paradas.
- En particular, podrá existir una comunicación bidireccional de voz y datos entre los operadores del Centro de Control y los conductores.
- Las comunicaciones de voz podrán ser solicitadas por el conductor o bien directamente establecidas desde el Centro de Control. El conductor dispondrá de un sistema de manos libres desde el cual puede entablar la conversación con el operador.
- Los mensajes de texto podrán enviarse desde la aplicación de Centro de Control y desde los vehículos a través de la expendedora (o consola de conductor). Los mensajes enviados desde el autobús estarán preconfigurados de forma que el conductor no distraiga su atención.

3.1.2.d. Módulo de Localización

1. La localización de los autobuses deberá realizarse de forma autónoma mediante tecnología GPS (auto-localización: la ubicación de la parada o la posición sobre la línea y el sentido de ésta se calculará en la Unidad de Control Embarcada del autobús aunque en ese instante no haya comunicación).

2. Se valorará positivamente una gestión inteligente de los criterios de envío de información permanente al Centro de Control, por parte del equipo embarcado. Y una política de envíos por eventos asociados, que provoque los envíos de posiciones, manteniendo siempre un periodo temporal mínimo de envíos para los casos en que no existan eventos.

3. Las características principales de la funcionalidad de localización son:

- El sistema de localización deberá permitir conocer la posición de cada vehículo de forma automática, independientemente de su ruta, dirección y/o velocidad.
- Se deberá detectar automáticamente el paso por parada, registrando la hora de entrada y salida de la misma, así como los recorridos erróneos de los vehículos (fuera de ruta), informándolo inmediatamente al Centro de Control.
- Toda esta información de localización se enviará de forma automática (sin intervención del conductor) al Centro de Control, aunque la frecuencia de transmisión será parametrizable por el administrador del SAE.

4. El Sistema deberá estar preparado para trabajar en un entorno multiflota con compartición de recursos.

5. Deberá existir un sistema de perfiles que gestione este aspecto, así como la posibilidad de configurar un perfil de “super – usuario” que pueda visualizar la información del conjunto de las flotas (todo el sistema de transporte), en tiempo real y de forma simultánea sobre el mismo interfaz, en una sola pantalla, distinguiéndose unos de otros a través de diferentes utilidades.

3.1.2.e. Módulo de Regulación

1. Se entiende por regulación el conjunto de medidas que tienen como objetivo corregir las desviaciones producidas durante la realización del servicio para mantener, en la medida de lo posible, los horarios que se han programado, o en su caso, unos niveles suficientes de calidad del servicio, minimizando siempre los tiempos muertos y los recorridos en vacío.

2. Se trata por tanto de un factor fundamental del Sistema descrito en este Pliego ya que, junto con los elementos de localización, constituye la base para conseguir los objetivos últimos del mismo en lo referente a tiempo real, como son la optimización de los recursos disponibles y el aumento de la calidad del servicio.

3. El Sistema a bordo del vehículo informará permanentemente al conductor de su situación de adelanto o retraso en la línea, respecto al horario que deba cumplir y deberá poder informar también acerca del tipo de regulación que se le esté aplicando.

4. Existirán dos tipos de acciones de regulación:

- Regulación por horario: Aquella destinada a mantener el horario programado, mediante el envío de instrucciones al conductor, básicamente información de retraso o adelanto.
- Regulación por frecuencia: Aquella destinada a modificar el horario programado, manteniendo controlados los parámetros del servicio más relevantes (frecuencias y relevos).

5. A continuación se describen desde un punto de vista funcional las estrategias de regulación que deben contemplarse:

- A nivel de autobús. Son acciones correctoras que sólo se aplican a un vehículo en concreto, aunque pueden redundar en la modificación de horarios del resto de coches en la línea.
- A nivel de línea. Las acciones afectan directamente a todos los autobuses de la línea de forma coordinada.



3.1.2.f Asignación On-Line de Refuerzos (No Previstos)

1. Esta función facilita al Controlador la asignación en tiempo real de un refuerzo adicional no previsto en la configuración de servicio diario.
2. El sistema deberá ser capaz de realizar asignaciones automáticas de servicio a partir de la información recibida de la expendedora. Se deberá detallar cómo se plantea enfocar este aspecto

3.1.2.g. Módulo de explotación de datos relacionados con el SAE

1. El software que controla el Sistema, particularmente el Centro de Control, deberá ser modular y ampliable, estando diseñado para facilitar al máximo la incorporación de nuevas funciones.
2. En este sentido, la oferta debe contemplar herramientas para la gestión de informes y estadísticas, basándose en la información generada diariamente por el sistema.
3. Dichas herramientas reunirían las siguientes características y posibilidades mínimas:
 - a) Datos primarios. Almacenamiento diario en una base de datos relacional de todos los datos relevantes generados durante la explotación, a los cuales se podrá tener acceso en tiempo real. Los datos se clasificarán en las siguientes categorías:
 - Kilómetros: para cada coche asignado deben almacenarse los datos de contador total de kilómetros, kms realizados en servicio y kms en vacío.
 - Horario de cada coche: hora teórica planificada y hora de llegada y salida real de cada punto especificado en la línea.
 - Servicios: información acerca de los servicios de conductores, tales como las identificaciones y cierres de servicio en el Sistema.
 - Registros estadísticos de la Unidad de Control Embarcada.
 - b) Procesamiento básico. A partir de los datos primarios que se almacenan cada día, el procesamiento básico que la herramienta debe realizar (agrupaciones y acumulaciones) para generar los diferentes informes se almacenarán también en la base de datos. Dichas agrupaciones estarán basadas en las distintas categorías de información enunciadas anteriormente, resumiendo los datos de la manera que sea más útil y razonable.
4. El SAE deberá generar, al menos, los siguientes informes:
 - a) Informes de localización:
 - Informe de paso por zona.
 - Informe de paso por parada.
 - Informe de paso por área de control.
 - Informe de ruta.
 - b) Informes de servicios:

- Informe de servicios.
- Informe de descargas GPRS.
- Informe de kilometraje.
- Informe de liquidaciones.
- Informe de tiempos de viaje.
- Informe de distancias de viaje.

c) Informes de tipo general:

- Informe de alarmas vehículos.
- Informe de control de flota.
- Informe de acciones de regulación.
- Informe de definición de red.
- Informe de flota.
- Informe de emergencias vehículos.

5. La aplicación desarrollada permitirá exportar todos estos informes a una hoja de cálculo.

6. A partir del fichero maestro el analizador del sistema puede configurar la creación (y mantenimiento automático por parte del SAE al finalizar cada jornada) de diversas bases de datos con el fin de realizar un análisis particular. A modo de ejemplo será posible generar y mantener actualizadas bases de datos en el servidor como:

a) Horarios de Paso y Pasaje (opcional) por Parada

- Para cada parada-línea se disponen de los horarios de paso previsto, realizados y desviaciones, pasaje embarcado y **desembarco** a lo largo de la jornada.
- El SAE se suministrará configurado para poder generar las bases de datos en contenido y características que se definan conjuntamente con **EL AYUNTAMIENTO** durante la fase de especificación. En concreto, entre otras, se podrán crear las siguientes tablas y gráficos.

- Kilometraje
- Alarmas
- Zonas de sombra del GPS
- Desviaciones del horario
- Desviaciones del tiempo por trayecto
- Medidas correctoras aplicadas
- Puntualidad interna
- Puntualidad al usuario
- Distribución de puntualidad por línea
- Distribución de puntualidad por conductor.
- Distribución de puntualidad por parada.
- Distribución de Tiempos.
- Tiempo Comercial
- Composición del tiempo comercial
- Tiempo de parada por motivo
- Velocidad comercial
- Trayectos por velocidad comercial
- Sustitución de móviles por causa
- Sustitución de conductores por causa



- Gráficos de marcha.
- Incidencias por conductor.

3.1.2.h. Módulo de explotación de datos del sistema de monética.

1. El módulo asociado al sistema de monética permitirá la gestión de todos los parámetros asociados al sistema de venta de billetes y cancelación de títulos de transporte.

2. Entre las funcionalidades que deberá tener este módulo podemos encontrar las siguientes:

- a) Gestión de datos maestros: configuración de tarifas y servicios.
- b) Gestión de la información procedente de los sistemas de monética de los autobuses y cálculo de las liquidaciones. Se deberán poder obtener como mínimo los siguientes informes*:
 - Informe de servicios.
 - Informe de liquidaciones / hojas de ruta.
 - Informe de recaudaciones.
 - Informe de viajeros.
 - Informe de títulos de transporte.

(*) Todos estos informes podrán obtenerse agrupados o desagregados (por vehículo, por línea, por conductor, por expedición, por fecha, etc.)

3.1.2.i. Módulo de Sistemas de Información

1. La aplicación SAE de Centro de Control deberá contar con un módulo adicional para el manejo y control de los sistemas de información implantados. Este módulo estará plenamente integrado con el software de SAE y permitirá el control y administración de los diferentes sistemas de información a usuarios implantados (ver detalle más adelante, en el correspondiente apartado).

2. Desde esta aplicación se podrá visualizar por ejemplo si los paneles informativos instalados en las principales paradas están apagados o encendidos o tienen alguna incidencia. Asimismo, en el caso de los sistemas de megafonía a bordo de los autobuses, se podrá controlar la activación/desactivación del sistema, la configuración de activación permanente o activación a través del mando de radiofrecuencia (mando ampliamente extendido dentro del colectivo de la ONCE) o incluso el volumen de los altavoces de cada autobús (diferenciando incluso la megafonía interna y la externa).

3.1.2.j. Módulo de generación de mensajes de voz sintetizada

1. Será necesaria la adquisición de una licencia de uso de un software comercial de sintetización de voz que esté altamente contrastado y comercializado en el mercado.

2. Este software permitirá grabar los mensajes de audio a reproducir por la megafonía de los autobuses a lo largo de los trayectos efectuados. Los mensajes serán generados en el Centro de Control y se volcarán a los autobuses cuando haya modificaciones (nuevas líneas, paradas, etc.).

3.2. EQUIPAMIENTO EMBARCADO EN AUTOBUSES

1. El equipamiento embarcado girará en torno a la figura de la Unidad de Control Embarcada, que hará las funciones de inteligencia embarcada, siendo el responsable de la gestión de las comunicaciones con el Centro de Control y de la integración con los diferentes sistemas embarcados: sistema de monética, videovigilancia, sistemas de información a usuarios, u otros sistemas a integrar en un futuro.

2. A continuación se describen las características técnicas y funcionales que ha de cumplir el equipamiento embarcado en autobuses.

3.2.1. UNIDAD DE CONTROL EMBARCADA

1. Será necesario el suministro de una Unidad de Control Embarcada a bordo de cada uno de los autobuses de la flota para el control de todo el sistema móvil. Este equipo, cuyas funciones básicas son las de localización, comunicación y control a bordo, deberá tener la capacidad para ejecutar aplicaciones de cálculo local para apoyar la gestión de operaciones.

2. La Unidad de Control Embarcada debe estar preparada para la conexión de múltiples periféricos y sistemas embarcados en los autobuses: sistemas de monética, paneles de información dinámica, sistemas de megafonía, cámaras de videovigilancia, botón de emergencia y cuantos sistemas adicionales puedan requerirse e incorporarse en un futuro.

3. El equipo deberá estar especialmente diseñado para trabajar en este entorno hostil y móvil, siendo necesario disponer de la acreditación oportuna para el uso en dicho entorno mediante los ensayos correspondientes.

3.2.2. KIT MANOS LIBRES DE CONDUCTOR

1. Se deberá incluir el suministro de un sistema de comunicaciones de manos libres para las comunicaciones de voz entre el conductor y el Centro de Control. Este sistema estará compuesto por un altavoz y un micrófono, elementos que irán conectados directamente a la Unidad de Control Embarcada, quien se ocupará de gestionar las comunicaciones.

2. Para simplificar la operativa de los conductores y evitar un abuso en el uso de las comunicaciones de voz, se deberán restringir las comunicaciones a un único sentido, estando permitidas únicamente las comunicaciones desde el Centro de Control hacia los autobuses. Por lo tanto las llamadas de voz podrán realizarse en alguno de los siguientes supuestos:

- Por voluntad propia del operador del Centro de Control, a través de la aplicación de SAE (módulo de comunicaciones).
- Por parte del conductor, solicitando la llamada a través de una tecla configurada de la expendedora, que realizaría las funciones de consola SAE en el caso que así fuera posible. En este caso esta solicitud aparecerá en la aplicación de SAE (módulo de comunicaciones) indicando al operador la petición del vehículo correspondiente, debiendo ser de nuevo el operador quien confirme y efectúe la llamada.



3. En cualquiera de estos dos supuestos, tras la confirmación de comunicación por parte del operador del Centro de Control se establecerá la comunicación de voz entre el conductor y el Centro de Control, activándose de forma automática el kit de manos libres.

3.2.3. EQUIPAMIENTO DE MONÉTICA EMBARCADO

1. La concesionaria deberá suministrar, instalar y poner en marcha el equipamiento embarcado de monética para asegurar el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- La emisión de billetes en papel de acuerdo a los títulos definidos por el Ayuntamiento.
- La validación de los títulos de transporte actuales (tarjetas sin contacto – ISO 14443 Tipo A).

2. Asimismo el sistema de monética deberá integrarse con el SAE, permitiendo de esta forma una mejora en la operativa diaria del servicio. La integración se llevará a cabo a través de las siguientes obligaciones:

- Envío diario de liquidaciones al Centro de Control de forma automática y mediante comunicaciones móviles (3G/Wifi) a través de la Unidad de Control Embarcada del SAE.
- Actualizaciones remotas de nuevas versiones de software o nuevas programaciones del equipo de monética que incluyan actualizaciones de tarifas y modificaciones en los itinerarios.
- Sincronización horaria del equipo de monética a partir de la hora GPS de la Unidad de Control Embarcada del SAE.
- Avance automático de paradas en el equipo embarcado de monética en base a los datos de posición recibidos por el SAE (posición GPS).

3. Adicionalmente, se valorará positivamente que el equipamiento de monética incorpore las funcionalidades de consola SAE, que actúe como interfaz SAE de conductor. Para ello, deberá al menos incorporar las siguientes funciones:

- Envío/recepción de mensajes de texto al/desde el Centro de Control.
- Solicitud de llamada de voz al Centro de Control.
- Recepción de acciones de regulación de servicio desde el SAE.
- Identificación de turno y conductor.

4. En el caso de que no sea viable el uso de la expendedora de monética como interface SAE del conductor, se deberá incluir el suministro de un display de conductor que actúe como interfaz entre el conductor y el Centro de Control para el intercambio de información relativa al SAE. Este equipo estará integrado con la Unidad de Control Embarcada, quien se ocupará de gestionar las comunicaciones, y deberá estar especialmente diseñado para este entorno, disponer de un display TFT táctil y tener un tamaño relativamente pequeño (aproximadamente ¼ VGA).

5. El equipamiento de monética embarcado estará preparado para ser accesible al conductor e incluirá los soportes adecuados. La integración con el SAE no podrá realizarse sobre el mismo chasis, para evitar que disfunciones asociadas al equipamiento SAE limiten o reduzcan la operatividad y fiabilidad del equipamiento de monética.

6. Las características mínimas que debe cumplir el equipo son las siguientes:

Propondría las siguientes matizaciones:

- Lector integrado de tarjeta chip sin contacto Mifare tipo A+B (ISO 14443).
- Pantalla de conductor de tipo touch-screen de forma que todas las operaciones a realizar por el conductor estén accesibles a través de los pulsadores que muestre dicha pantalla táctil.
- Dispondrá además de teclado, formado por teclas independientes de fácil sustitución, Garantía de funcionamiento igual o superior a 10.000.000 de operaciones. Identificativos de teclas grabados por fresadora sobre la propia tecla, para evitar el borrado.
- Todas las funciones a realizar mediante la pantalla táctil del conductor, deberán poder ser ejecutadas mediante el teclado, para evitar que el equipo quede inoperativo en caso de fallo de la parte táctil de la pantalla del conductor.
- Pantalla pasajero retro-iluminada, y perfectamente orientada al pasajero. Dispondrá de control de ajuste de contraste, la cual, deberá informar al pasajero del importe a pagar por el billete/s adquirido/s, del saldo restante, en viajes o dinero, tras la validación y cobro de una tarjeta y de los errores o problemas frente al pago con una tarjeta, como son tarjeta sin saldo, caducada, no válida en esta zona, etc.
- Memoria con capacidad de almacenamiento durante un mínimo de 5 días de todas las operaciones realizadas.
- Impresora de emisión de tickets.
- Puertos de comunicación y entradas/salidas de señales.
- Fuente de alimentación externa en el equipo de monética, para evitar los ruidos electromagnéticos producidos por este tipo de dispositivos, permitiendo operar con tensiones de entrada DC., sin que para ello se requiera la utilización de distintos dispositivos o efectuar una configuración a nivel HW.

7. Las funcionalidades mínimas que debe cumplir el equipamiento de monética son las siguientes:

- Identificación de conductor mediante código o tarjeta de conductor.
- Programación de tarifas y líneas con las correspondientes paradas.
- Recepción de datos (línea, trayecto, parada, etc.) necesarios para mantener el sistema plenamente informado.
- Visualización de los datos vigentes de forma continua: línea, trayecto, hora, etc.
- Expedición de billetes en papel de diversos tipos. La información a mostrar en los billetes deberá ser configurable e incluirá como mínimo los siguientes datos:
 - La razón social, logotipos y CIF de la Empresa.
 - Números de la máquina, el vehículo y el conductor.
 - Línea.
 - Trayecto.
 - Tipo de billete.
 - Número del billete.
 - Importe así como la indicación “IVA incluido”.
 - Parada, hora (hora y minuto) y fecha de emisión.
 - Importe total y número de billetes vendidos para el caso de expedición múltiple.
- Anulación de la última transacción de cobro realizada a bordo (en papel).



- Información al usuario mediante señales luminosas y acústicas en el proceso de validación de los títulos de viaje (tarjeta).
- Posibilidad de recarga de tarjetas sobre el vehículo

8. La concesión actual dispone de equipamiento de monética embarcado en diferentes vehículos, con un nivel heterogéneo de antigüedad. **La concesionaria deberá llevar a cabo la renovación completa de todos los equipos en todos los autobuses** (de nueva adquisición y antiguos), de acuerdo con las obligaciones del presente pliego. Se deberá garantizar que el equipo instalado en los autobuses antiguos pueda reutilizarse e instalarse en los nuevos autobuses, cuando aquellos deban sustituirse por haber finalizado el periodo de amortización.

9. La concesionaria deberá disponer de Terminales de Inspección que permitan la inspección de las tarjetas de los usuarios embarcados, la consulta de saldos y movimientos efectuados y contenidos en las tarjetas sin contacto; así como permitir la posibilidad de emitir sanciones a usuarios en situación de fraude.

3.2.4. PUPITRE DEL CONDUCTOR. INTERFAZ CON EL CONDUCTOR. CONSOLA.

1. Dentro del equipamiento embarcado, la pantalla de la expendedora actuará como pupitre de conductor SAE o consola de mensajes SAE. Se dispone de un display y un teclado que permiten al conductor del vehículo interactuar con el SAE.

2. La Consola realizará las siguientes funciones:

- Indicará la Hora actual. Se deberá garantizar la sincronización horaria de toda la flota.
- Indicará de forma gráfica el adelanto o retraso del autobús a partir de un umbral regulable, si hay regulación.
- Mostrará los mensajes alfanuméricos enviados desde la central.
- El conductor tendrá constancia de que su mensaje ha llegado adecuadamente a la Central.
- Se avisará también de avería detectada en el sistema. Por ejemplo: Ordenador Embarcado no responde, terminal de comunicaciones averiado, etc.
- Se dispondrá de un número de teclas cuyo significado es configurable por la empresa de Transporte, y que pueden emplearse para que el conductor señale de forma aproximada la ocupación del autobús.
- Se integrará con el sistema de validación y venta de títulos del que disponen los autobuses, según se ha expuesto., evitando la necesidad de repetir la información introducida por el conductor, si hay regulación.

3.3. SISTEMAS DE INFORMACIÓN

1. Uno de los principales beneficios de una plataforma tecnológica SAE es la posibilidad de ofrecer información útil y actualizada (en tiempo real) a los usuarios del transporte público. En el alcance de la solución base se contempla el uso de los siguientes sistemas de información, cuyas características técnicas y funcionales se detallan a continuación:

- Sistemas de información a bordo de autobuses: paneles LED a bordo e información acústica.
- Sistemas de información en paradas – Paneles informativos tipo LED

3.3.1. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – DISPLAYS

1. Con el objetivo de poder ofrecer un servicio de transporte de calidad, se pondrá a disposición de los usuarios un canal de información a bordo de los autobuses basado en displays.

2. Las características mínimas que deben cumplir estos paneles son las siguientes:

- Display de leds de 1 o 2 líneas.
- Relación de aspecto: 16:9

3. Se deberá suministrar e instalar una pantalla por autobús. La gestión de la información mostrada se realizará a través de la Unidad de Control Embarcada, a la que irá conectada directamente dicha pantalla.

4. La información a mostrar será, como mínimo, la siguiente:

- Al detectar la llegada a una parada se anunciará el nombre de la parada y las correspondencias con otras líneas.
- Al salir de una parada se mostrará información del destino y de las próximas paradas que realizará el autobús.

3.3.2. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – INFORMACIÓN ACÚSTICA

1. Será obligatoria la puesta en funcionamiento de un sistema de megafonía interior y exterior a bordo de los autobuses que permita ofrecer información del servicio a los viajeros y que tenga la capacidad de ser activado desde el mando de radiofrecuencia (mando ampliamente difundido entre el colectivo de la ONCE).

2. El sistema de megafonía estará compuesto por los siguientes elementos: receptor de señal de radiofrecuencia (mando ONCE), altavoz externo, amplificador de salida de audio y sensor de puertas abiertas. Para el sistema de información acústica interior se utilizarán los altavoces con los que ya están equipados los propios autobuses (en caso de carecer de altavoces interiores será necesaria su instalación).

3. El sistema de información acústica tendrá a su vez 2 subsistemas:

- Megafonía exterior. Este subsistema estará compuesto por un altavoz y un sensor de puertas abiertas, sensor que permitirá activar la emisión del mensaje de voz en el momento de abrir la puerta. La información a transmitir en el momento en que un autobús llega a una parada y realiza la apertura de la puerta delantera será: código de la línea y destino.



- Megafonía interior. Este subsistema estará compuesto por los propios altavoces de los que ya disponen los autobuses. Al llegar a cada parada el sistema deberá anunciar el nombre de la parada que va a efectuar; y al salir de la parada deberá anunciar de forma anticipada el nombre de la próxima parada.

4. Los mensajes a reproducir serán previamente generados a través de un software específico de generación de locuciones de voz sintetizada (ya citado en la descripción del Software de Centro de Control) y serán cargados en la Unidad de Control Embarcada generalmente vía WiFi (en caso de disponer de esa infraestructura de comunicaciones en Cocheras), pudiendo establecerse otras vías de actualización alternativas.

3.3.3. SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS – PANELES INFORMATIVOS LED

1. Además de aprovechar los 16 paneles informativos existentes, se deberán suministrar paneles informativos para su ubicación en las principales paradas de la ciudad. Estos paneles serán un canal informativo y de entretenimiento para los usuarios del transporte y para la ciudadanía en general, permitiendo además de informar a los usuarios que esperan en las paradas del autobús sobre los tiempos estimados de llegada de los diferentes autobuses y de las incidencias del servicio.

2. Los paneles informativos estarán formados por un sistema mecánico y otro electrónico.

3. El subsistema mecánico incluirá una serie de elementos especialmente diseñados para la instalación en intemperie, por lo que deberán ser anti-vandálicos. Los elementos que conforman el sistema mecánico son los siguientes:

- Carcasa para la electrónica. La carcasa contará con una bandeja de fijación para los componentes electrónicos y dispondrá de un sistema de apertura frontal mediante una llave de seguridad, todo ello para facilitar las labores de mantenimiento. La carcasa deberá estar fabricada en acero y deberá contar con un cristal anti-reflectante y anti-vandálico en la parte delantera (para el sistema de visualización).
- Mástil y anclajes de fijación al pavimento y sujeción de la carcasa. El mástil, con una altura de 3 metros, deberá estar fabricado en acero, al igual que el resto de elementos.
- Visera de cristal templado y resistente a agresiones (lluvia, sol, etc.).

4. El subsistema electrónico estará formado por los siguientes elementos, con las siguientes características mínimas:

- Sistema de visualización formado por líneas de LED, área de visualización en modo gráfico: aprox 1120 x 168 mm. Resolución en modo gráfico: aprox 160 x 24 píxeles h/v. 3 líneas en modo alfanumérico en formato aprox. 5x7.
- Ordenador de control formado por una CPU y una serie de componentes para disponer de conexión por cable (Ethernet).
- Módem de comunicaciones 3.5 G para la conexión con el Centro de Control y la carga de los contenidos multimedia.

- Elementos de alimentación necesarios para su conexión a la red urbana (220 V.) y los correspondientes elementos de protección requeridos por la normativa de baja tensión. Correrán a cargo de la concesionaria todas las obras de conexiones necesarias, la obtención de las autorizaciones y contratos de suministros correspondientes, así como el consumo y cualquier otro gasto derivado.
- Elementos de ventilación. El subsistema electrónico deberá contar con un ventilador que permita refrigerar la electrónica instalada para evitar su sobrecalentamiento. Este ventilador irá controlado automáticamente a través de un sensor de temperatura que mida la temperatura interior.
- Sensor de temperatura que permita medir la temperatura exterior y poder mostrarla por el sistema de visualización.

5. Por otro lado el panel informativo contará con un software específico de control y gestión de contenidos así como de comunicaciones con el Centro de Control.

6. La información a ofrecer a los usuarios a través estos paneles informativos (información obtenida gracias al SAE), será como mínimo la siguiente:

- Tiempos estimados de llegada a paradas.
- Incidencias o modificaciones del servicio.
- Fecha, hora y temperatura.
- Otros mensajes pregrabados de tipo institucional o informativo.

3.4. INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

1. Para el buen funcionamiento de todos los elementos que componen el sistema será necesario implantar una plataforma de comunicaciones que permita el intercambio de información entre el Centro de Control y los diferentes elementos móviles del sistema (autobuses, paneles, etc.), así como entre el Centro de Control y los dos puestos de visualización previstos (uno en el Centro de Control de Tráfico y el otro a determinar por el Ayuntamiento).

2. Se deberá llevar a cabo la contratación e implantación de una plataforma de comunicaciones con un operador de telecomunicaciones, que incluya tanto las infraestructuras como las tarjetas SIM de comunicaciones necesarias.

3.4.1. COMUNICACIONES ENTRE EL CENTRO DE CONTROL Y LOS PUESTOS DE VISUALIZACIÓN

1. La solución debe considerar un enlace para las comunicaciones entre el Centro de Control y los dos puestos de visualización previstos, con la tecnología que el operador considere conveniente (ADSL, línea dedicada, etc.), teniendo en cuenta que la conexión debe garantizar la seguridad y confidencialidad de la información que se maneja. Se recomienda la contratación de al menos una conexión ADSL con un servicio de Intranet VPN.

2. El operador de comunicaciones contratado a tal efecto debe garantizar unos parámetros de calidad del servicio y las herramientas adecuadas para su control.



3.4.2. COMUNICACIONES ENTRE EL CENTRO DE CONTROL Y LOS ELEMENTOS MÓVILES

1. La concesionaria deberá suscribir con un operador de comunicaciones un servicio de comunicaciones basado en una Intranet GPRS para la conexión de los diferentes elementos móviles (autobuses y sistemas de información en paradas) al Centro de Control.
2. La transmisión de datos debe realizarse sobre la base del protocolo IP, mediante una conexión IP directa que permita llevar a cabo la gestión de las comunicaciones entre las Unidades de Control Embarcadas y las aplicaciones que residan en la red de área local del Centro de Control.
3. La solución deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
 - Alta disponibilidad.
 - Seguridad en las comunicaciones.
 - Ancho de banda adecuado en función del volumen de información a transmitir y del número de elementos.
 - Instalación de todo el equipamiento de comunicaciones y mantenimiento y configuración remota del mismo.

4. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN – PORTAL WEB DE TRANSPORTE

1. La concesionaria podrá acometer el desarrollo de un portal web específico para el servicio de transporte urbano de la ciudad como mejora a la solución base objeto del presente documento, portal que estará incluido dentro del dominio <http://www.aytopalencia.es> y que usará el mismo diseño y plantillas que la propia web municipal.
2. Este nuevo portal deberá estar alimentado automáticamente con datos reales y actualizados del estado del servicio (información dinámica), que serán complementados con otros datos de interés general del servicio (información estática).
3. De esta forma se deberán establecer, al menos, los siguientes bloques de información:
 1. Información genérica del servicio y del operador de transporte.
 2. Noticias/actualidad.
 3. Zona de descarga de documentación.
 4. Preguntas frecuentes (FAQ).
 5. Quejas y sugerencias.
 6. Tarifas y títulos de transporte.
 7. Mapa de líneas y detalle de líneas y paradas.
 8. Horarios y frecuencias de las líneas.
 9. Consultas en tiempo real (información dinámica):
 - Consulta rápida de tiempos estimados de llegada a paradas (por código).
 - Visualización de sinóptico de líneas y consulta de tiempos estimados de llegada a paradas.

- Visualización de los autobuses y paradas sobre cartografía (por líneas) y consulta de tiempos estimados de llegada a paradas.

5. ALCANCE DEL PROYECTO

1. A continuación se detallan los conceptos y las unidades a suministrar e implantar por parte de la concesionaria en el ámbito de la Solución Base de obligado cumplimiento dentro del plan de modernización tecnológica del transporte.

A. SUMINISTRO DE EQUIPAMIENTO DE CENTRO DE CONTROL

- Equipamiento HW de CC
- 1 Servidor de Base de Datos (BBDD), Aplicaciones y Comunicaciones, incluidas licencias comerciales.
- 1 PC puesto de operación de datos (operador de transporte), incluidas licencias comerciales.
- 1 Sistema de comunicaciones asociado puesto de operación.
- 1 PC puesto de visualización de datos (Ayuntamiento), incluidas licencias comerciales.

Licencias SW de CC (ilimitadas en tiempo y número de vehículos)

- 3 Módulo de interface SAE
- 3 Módulo de comunicaciones
- 3 Módulo de localización
- 3 Módulo de regulación
- 3 Módulo de explotación de datos relacionados con el SAE
- 1 Módulo de explotación de datos del sistema de monética
- 3 Módulo de sistemas de información
- 1 Módulo de generación de mensajes de voz sintetizada (sólo para el operador de transporte)

B. SUMINISTRO DE EQUIPAMIENTO EMBARCADO

- (*) Unidad de Control Embarcada (1 por autobús)
- (*) Kit manos libres de conductor (1 por autobús)
- (*) Equipo monética embarcado (1 por autobús)

(*) en función del número de autobuses necesarios en su oferta.

C. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN

- Sistemas de información a bordo de autobuses
 - (*) Paneles Display interiores, anclajes incluidos (1 por autobús)
 - (*) Dispositivos de Información acústica (1 por autobús)

(*) en función del número de autobuses necesarios en su oferta.

- Sistemas de información en paradas



- 5 Paneles informativos LED, incluido poste y anclajes.

D. SUMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

- 1 Infraestructura de comunicaciones (intranet GPRS / VPN)

E. INSTALACIÓN DEL EQUIPAMIENTO SUMINISTRADO

- 1 Instalación del equipamiento de Centro de Control
 - 1 Instalación del equipamiento HW de Centro de Control y licencias comerciales.
 - 1 Instalación de las aplicaciones software de SAE de Centro de Control.
- Instalación del equipamiento embarcado (materiales y mano de obra)
 - (*) Instalación de la Unidad de Control Embarcada y el kit manos libres (1 por autobús)
 - (*) Instalación del pupitre (Expendidora con canceladora) (1 por autobús)
 - (*) Instalación de los sistemas de información a bordo de autobuses (Display y megafonía) (1 por autobús)
- Instalación de Sistemas de Información en paradas
 - 5 Instalación y puesta en marcha de paneles informativos.
- Instalación de la infraestructura de comunicaciones
 - 1 Instalación de la intranet de comunicaciones GPRS.

(*) en función del número de autobuses necesarios en su oferta.

F. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE PALENCIA

A continuación se detallan los conceptos anuales asociados al Plan de modernización tecnológica del transporte y que correrán por cuenta de la concesionaria durante el periodo de tiempo de la concesión.

1 SOPORTE Y MANTENIMIENTO

- Mantenimiento de equipamiento HW en autobuses y paradas.
- Stock de equipos para sustitución (10%).
- 1 Técnico de mantenimiento.
- 1 Vehículo para desplazamientos.
- Desplazamientos.
- Mantenimiento del SW de CC.
- Servicio de asistencia remoto en horario laboral.

2 SERVICIO DE COMUNICACIONES (OPERADOR DE TELECOMUNICACIONES)

- Conexión ADSL de Centro de Control
- Servicio de intranet (VPN)
- Coste de comunicaciones de dispositivos móviles
- (*) Línea de datos GSM/GPRS para la localización de autobuses (1 por autobús)
- 21 Línea de datos 3G para paneles informativos.

6. MEJORAS

1. A continuación se adjunta el resumen de las actuaciones previstas como Propuestas de mejora, detallándose la puntuación correspondiente a cada una de ellas en el Pliego de Cláusulas Técnicas Particulares.
2. Debe tenerse en cuenta que todas las mejoras descritas a continuación deben contemplar los servicios de mantenimiento anual y el stock de material necesario para la correcta realización de dichas tareas.

6.1. PROPUESTAS DE MEJORA

6.1.1. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – PANELES TFT

1. Con el objetivo de poder ofrecer un servicio de transporte de calidad, se pondrá a disposición de los usuarios un canal de información y entretenimiento a bordo de los autobuses basado en la instalación de pantallas TFT.
 2. Las características que deben cumplir estos paneles son las siguientes:
 - Monitor LCD TFT de 19" o superior siempre que se integre en el autobús.
 - Relación de aspecto: 16:9
 - Resolución HD
 - Medidas aprox: 450 X 310 x 60 mm o superior siempre que se integre en el autobús.
 3. Se deberá suministrar e instalar mínimo una pantalla por autobús. La gestión de la información mostrada se realizará a través de la Unidad de Control Embarcada, a la que irá conectada directamente dicha pantalla. La información a mostrar será, como mínimo, la siguiente:
 - Durante el trayecto se emitirán contenidos multimedia de forma continua según la parrilla programada (noticias, publicidad, información de servicio público, etc.).
- Al detectar la llegada a una parada se anunciará el nombre de la parada y las correspondencias con otras líneas. Al salir de una parada se mostrará información del destino y de las próximas paradas que realizará el autobús.
4. La solución suministrada consistirá también en una plataforma para la gestión de contenidos dinámicos que permita la gestión de contenidos y anuncios bajo dicha infraestructura, con la posibilidad de ser gestionada remotamente de forma segura sin interferir con el resto de comunicaciones del Municipio de Palencia.
 5. Los contenidos multimedia a emitir dependerán de dicha plataforma que diseñará y permitirá la inclusión de publicidad institucional. Los ingresos publicitarios conseguidos por esta vía quedan fuera asimismo de las condiciones económicas del contrato.
 6. Siendo la distribución del espacio de la parrilla durante el tiempo que permanezca encendidos la siguiente:
 - 30% del tiempo (2 minutos de cada 10) para contenidos propios del Transporte urbano.
 - 20% del tiempo (2 minutos de cada 10) para contenidos propios del Ayuntamiento.



- 50% del tiempo (6 minutos de cada 10) para ser explotados publicitariamente

7. En el caso de que no todo el espacio publicitario fuese cubierto, este podría ser utilizado por el Ayuntamiento.

8. Los contenidos propios de ayuntamiento pueden abarcar ámbitos como:

- Noticias generadas por el ayuntamiento
- Comunicaciones oficiales
- Promoción de eventos (ferias, fiestas, espectáculos, etc)
- Avisos sobre emergencias o situaciones excepcionales
- Consejos cívicos
- Información sobre calidad del aire, tráfico, etc
- etc

9. La generación de contenidos propios del Ayuntamiento y la definición de las parrillas para su gestión será realizada por la empresa adjudicataria.

6.1.2. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EMBARCADOS – INTERNET A BORDO

1. Con el objetivo de mejorar la calidad del servicio y tratar de hacer más atractivo el uso del servicio público de transporte, los autobuses podrán ser equipados con los elementos necesarios para ofrecer a los pasajeros un acceso inalámbrico a Internet mediante conexión WiFi, que deberá cumplir con la normativa vigente en materia de telecomunicaciones para uso en el transporte público.

2. Los elementos que componen el sistema serán un módem 3G, su antena de comunicaciones correspondiente y una tarjeta de red WiFi. 3. El enlace se efectuará a través de un enlace 3G/HSDPA con un ancho de banda mínimo de 2 Mbps, permitiendo la conexión de hasta 20 usuarios por vehículo (velocidad mínima garantizada por usuario: 100 Kbps).

4. La red deberá ser una red inalámbrica pública y visible ante cualquier dispositivo con conectividad WiFi activa en el entorno del autobús (móvil, PDA, ordenador, etc.). No obstante y para dotar de cierta protección a la red a bordo de los autobuses, el sistema deberá generar una clave dinámica diariamente, contraseña que será mostrada a los usuarios a través de los sistemas de información a bordo.

6.1.3. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS – PANELES LED

1. Además de las 5 unidades contempladas en la solución base, se podrán suministrar 5 paneles informativos más, para su ubicación en las principales paradas de la ciudad. La puntuación asociada a la implantación de los 5 paneles LED en las paradas se realizará en base a la tabla de valoración detallada en el Pliego de Cláusulas particulares.

2. Estos paneles serán un canal informativo y de entretenimiento para los usuarios del transporte y para la ciudadanía en general, permitiendo no solo informar a los usuarios que esperan en las paradas del autobús

sobre los tiempos estimados de llegada de los diferentes autobuses y de las incidencias del servicio, sino que también tendrán la capacidad de reproducir archivos multimedia con mensajes institucionales o contenidos publicitarios.

3. Los paneles informativos estarán formados por un sistema mecánico y otro electrónico, tal y como se detalla en la solución base.

6.1.4. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS – DESPLIEGUE DE CÓDIGOS BIDI EN TODA LA RED DE PARADAS

1. Se podrá poner en funcionamiento un sistema de información en paradas a través de códigos BiDi; estando previsto un despliegue de hasta 145 localizaciones de la red de transporte con pegatinas de dichos códigos.

2. Este novedoso sistema permitirá, gracias a la captura de imágenes (capacidad altamente extendida en la mayoría de dispositivos móviles de última generación), la conexión directa a una determinada URL donde se podrá obtener información detallada sobre los tiempos estimados de llegada a la parada en cuestión donde se encuentra el usuario que ha fotografiado el código con su cámara.

3. Los códigos BiDi, o también conocidos como códigos QR (Quick Response), son unos dibujos bidimensionales formados por cuadrados de color negro sobre fondo blanco (similares a un código de barras, pero en dos dimensiones).

4. El despliegue del sistema de información a través de códigos BiDi incluye tanto la generación de los propios códigos (pegatinas a colocar en las paradas) como la realización de las aplicaciones para los terminales móviles de los usuarios.

5. Por un lado se deberán generar los 146 códigos BiDi diferentes (un código único para cada parada). Una vez generados se imprimirán en formato pegatina para su colocación en las diferentes paradas de la red de transporte.

6. Por otro lado deberán desarrollar las aplicaciones que permitan a los propios usuarios la lectura e interpretación de los códigos BiDi asociados al sistema de transporte. Se deberán desarrollar las aplicaciones específicas para los sistemas operativos iOS y Android, como mínimo.

6.2. TABLA DE MEJORAS

1. A continuación se detallan los conceptos y las unidades a suministrar e implantar por parte de la concesionaria en el ámbito de la Propuesta de Mejoras adicionales dentro del plan de modernización tecnológica del transporte, recogiendo en el Pliego de Cláusulas Técnicas particulares la puntuación otorgada a cada una de ellas.

1. SISTEMAS DE INFORMACIÓN A BORDO DE AUTOBUSES – PANELES TFT

Canal de información y entretenimiento a bordo de los autobuses basado en la instalación de pantallas TFT.

- 1 Monitores LCD TFT por autobús

Instalación del equipamiento embarcado (materiales y mano de obra)



- 1 Instalación de los sistemas de información a bordo de autobuses (TFT) por autobús

Mantenimiento de equipamiento HW

- Stock de equipos para sustitución (10%) durante la concesión

Diseño y Gestión de contenidos

- 1 Plataforma para la gestión de contenidos dinámicos.

2. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN - INTERNET A BORDO

Sistemas de información a bordo de autobuses

- 1 Dispositivos de Internet a bordo por autobús

Instalación del equipamiento embarcado (materiales y mano de obra)

- 1 Instalación de los sistemas de información a bordo de autobuses (internet) por autobús

Mantenimiento de equipamiento HW

- Stock de equipos para sustitución (10%) durante la concesión, en caso de no ser exacto se redondeará a la unidad superior

3. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS - PANELES LED

Sistemas de información en paradas

- 5 Paneles informativos LED, incluido poste y anclajes.

Instalación de Sistemas de Información en paradas

- 5 Instalación y puesta en marcha de paneles informativos.

Coste de comunicaciones de dispositivos móviles

- 5 Línea de datos 3G para paneles informativos durante la concesión.

Mantenimiento de equipamiento HW

- Stock de equipos para sustitución (10%) durante la concesión

4. SUMINISTRO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN PARADAS - CÓDIGOS BIDI

Sistemas de información en paradas para teléfonos móviles mediante códigos BIDI

- 1 Aplicación SW para los sistemas operativos iOS y Android

- 160 Pegatinas con códigos Bidi para su instalación en paradas

Instalación de Sistemas de Información en paradas

- 160 Despliegue de códigos BiDi



7. INSTALACIÓN DE EQUIPOS

1. Las ofertas deberán contemplar la instalación de los siguientes elementos del sistema:

1. Equipamiento hardware y licencias software del Centro de Control, incluyendo los Puestos de Operación y Visualización de datos del operador de transporte, del técnico designado por el Ayuntamiento y del Centro de Control de Tráfico de la Policía Local. Se deberá contemplar la instalación y configuración del equipamiento hardware así como la instalación y puesta en marcha de todas las aplicaciones software desarrolladas, tanto licencias comerciales como específicas de la plataforma tecnológica implantada.
2. Equipamiento embarcado a bordo de los autobuses. La concesionaria deberá contemplar la instalación y configuración de todos los equipos embarcados a bordo de los autobuses, así como la preinstalación y cableado necesario.
3. Sistema de información en paradas. La concesionaria deberá realizar la configuración y puesta en marcha de los diferentes elementos de información en paradas suministrados, incluida la ejecución de la obra civil y la instalación.

Correrá por cuenta de la concesionaria el consumo del suministro de un punto de alimentación eléctrica a 220 V permanente en la base de las paradas, así como la obtención de todas las licencias y autorizaciones necesarias.

4. Plataforma de comunicaciones. La concesionaria deberá hacerse cargo de la contratación de la infraestructura de comunicaciones y de la instalación y configuración de la infraestructura Wifi a desplegar en cocheras.

8. INGENIERÍA DEL PROYECTO

1. La concesionaria deberá hacerse cargo de todas las labores de ingeniería relacionadas con el proyecto de modernización tecnológica del transporte.

2. En concreto, las tareas a realizar por parte de la concesionaria serán las siguientes:

1. Toma de datos inicial de toda la red de transporte. Se deberán contemplar todas las tareas de georreferenciación completa de la red de transporte y carga de datos inicial del sistema.
2. Labores de georreferenciación de la red
3. Configuración de equipos, carga de datos inicial de datos y pruebas de conexión y funcionamiento.
4. Seguimiento de las instalaciones de los equipamientos embarcados en autobuses, del Centro de Control, de los sistemas de información así como de la infraestructura de comunicaciones.
5. Gestión, seguimiento y puesta en marcha del Proyecto.

9. FORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

9.1. FORMACIÓN

1. La concesionaria deberá hacerse cargo de la formación adecuada del personal de la empresa y del propio Ayuntamiento que vayan a utilizar los sistemas implantados.
2. Se deberán realizar una serie de cursos teórico-prácticos de adiestramiento, formación y utilización de las diversas tecnologías objeto del suministro. Para la realización de los cursos se realizarán diferentes convocatorias de formación, las cuales irán específicamente dirigidas a cada uno de los perfiles: Operadores de las Aplicaciones, Administradores del Sistema, Conductores, Personal de Mantenimiento, etc.
3. Será obligatorio por parte de la concesionaria presentar, tras la firma del contrato, un plan de formación adecuado a las necesidades del servicio, de forma que se pueda sacar el máximo provecho a los sistemas implantados.

9.2. DOCUMENTACIÓN

1. Todos los productos ofertados, tanto hardware como software deberán suministrarse con manuales originales de instalación y operación, además de toda la documentación necesaria.
2. El contratista entregará tantos juegos de manuales originales de hardware y software como equipos sean suministrados.
3. Toda la documentación adicional se entregará por triplicado en formato A-4 e igualmente en soporte informático para su tratamiento electrónico con el paquete de herramientas ofimáticas.

10. PUESTA EN SERVICIO

1. Será obligatorio por parte de la concesionaria presentar, tras la firma del contrato, un plan de implantación detallado, plan que deberá ser aprobado por el propio Ayuntamiento.

11. SOPORTE Y PLAN DE MANTENIMIENTO

1. La concesionaria deberá hacerse cargo del mantenimiento de todos los sistemas implantados, tanto a nivel Hardware como Software, durante la totalidad de la vigencia de la concesión.
2. Será obligatorio presentar, tras la puesta en marcha del sistema, un plan de mantenimiento adecuado a las necesidades del servicio, plan que deberá ser aprobado por el propio Ayuntamiento.
3. El servicio de mantenimiento cumplirá como mínimo con los siguientes requisitos:
 1. Se deberá contar con un stock de elementos (mínimo el 10%) para la sustitución inmediata de equipos.
 2. Se dispondrá de un equipo de mantenimiento formado como mínimo por 1 técnico, que estará debidamente formado y contará con todas las herramientas necesarias para desempeñar sus labores.
 3. La calidad del servicio prestado deberá atender a los siguientes criterios:



- Tiempo máximo de respuesta ante incidencias: 2 horas.
- Tiempo máximo de resolución de incidencias: 24 horas.

12. DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR ASOCIADA AL PLAN DE MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA

1. Las ofertas presentadas deberán incluir obligatoriamente la documentación asociada al Plan de Modernización Tecnológica, que incluirá, como mínimo, todos los suministros y servicios solicitados en el presente anejo como solución base, a incluir en el sobre 2.

2. Los documentos a entregar serán los siguientes:

1. Resumen ejecutivo de la solución.
2. Memoria Técnica que incluya al menos:
 - Descripción detallada del software de Centro de Control.
 - Hojas de producto de los elementos hardware suministrados.
 - Listado de otras posibles integraciones con la Unidad de Control Embarcada no incluidas en el alcance de este proyecto que puedan llevarse a cabo en un futuro.
 - Referencias de ejecución de proyectos similares que incluya la funcionalidad completa de SAE, monética, videovigilancia y sistemas de información, en los últimos 5 años por parte del socio tecnológico de la concesionaria.
 - Certificados de homologación de las normativas radioeléctricas asociadas a la Unidad de Control embarcada descritas en este anejo.

Cualquier dato relativo a las mejoras que se contemplen en el modelo de proposición, no podrán ser reflejadas en esta documentación, a aportar en el sobre 2.

Palencia 10 de abril de 2013

El Ingeniero Industrial Municipal

Fdo. D Gabriel Rubí Montes

