

UF2219: Diseño de planes de transporte
de viajeros por carretera

Elaborado por: Celia Mas Moscardó

Edición: 5.0

EDITORIAL ELEARNING S.L.

ISBN: 978-84-16360-30-7 • Depósito legal: MA 130-2015

No está permitida la reproducción total o parcial de esta obra bajo cualquiera de sus formas gráficas o audiovisuales sin la autorización previa y por escrito de los titulares del depósito legal.

Impreso en España - Printed in Spain

Presentación

Identificación de la unidad formativa:

Bienvenido a la Unidad Formativa **UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera**. Esta Unidad Formativa pertenece al **Módulo Formativo MF2059_3: Organización de planes de transporte de viajeros por carretera** que forma parte del Certificado de Profesionalidad **COML0111: Tráfico de viajeros por carretera**, de la familia de **Comercio y Marketing**.

Presentación de los contenidos:

La finalidad de esta unidad formativa es enseñar al alumno a obtener y organizar la información y criterios necesarios, para la determinación de los recursos y características de los distintos tipos de operaciones de transporte de viajeros, determinar la flota de vehículos y los elementos necesarios para la prestación de los servicios de transporte de viajeros y elaborar planes de transporte regular y discrecional. También a programar los servicios organizando los vehículos disponibles y el número y características del equipo de conductores necesarios para cerrar el mayor número de operaciones y servicios respetando la normativa, seguridad y calidad del servicio.

Para ello, en primer lugar se analizará el diseño de planes de transporte y atribución de recursos, las obligaciones y sanciones en la prestación de servicios

de transporte de viajeros por carretera, y la planificación de rutas y operaciones. También se estudiará el acceso al sistema concesional del transporte de viajeros, y por último, las técnicas y procedimientos de organización del trabajo.

Objetivos del módulo formativo:

Al finalizar este módulo formativo aprenderás a:

- Determinar los recursos, humanos y técnicos, necesarios para el diseño de diferentes planes de transporte según el tipo de servicios de transporte de viajeros, siguiendo criterios de eficiencia, seguridad y calidad.
- Determinar las obligaciones y sanciones derivadas del incumplimiento de la normativa vigente y condiciones de prestación, de los distintos tipos de servicios de transporte de viajeros por carretera.
- Planificar rutas y operaciones de transporte, regular y discrecional, a partir de los recursos disponibles y utilizando las aplicaciones específicas de ayuda a la explotación, gestión de rutas y seguimiento de flotas habituales en el ámbito del transporte de viajeros.
- Determinar y cumplimentar la documentación necesaria de distintas concesiones y planes de transporte de viajeros de servicios de transporte siguiendo la normativa y procedimiento administrativo vigente.
- Aplicar técnicas y procedimientos de organización del trabajo y gestión de tareas para la programación de planes de transporte efectivos con calidad, regularidad y puntualidad.

Índice

UD1. Diseño de planes de transporte y atribución de recursos

1.1. Recursos según el tipo de servicios	11
1.2. Criterios para dimensionar la flota de vehículos conforme el servicio a prestar	23
1.3. Análisis de la oferta y demanda del mercado de transporte de viajeros	28
1.3.1. Características de las empresas de transporte de viajeros .	37
1.3.2. Fuentes de información existentes en el sector	41
1.3.3. Tipos de operadores e intermediarios	45
1.3.4. Colaboración entre transportistas.....	47
1.3.5. Comercialización del transporte de viajeros: agencias de viaje.....	52
1.4. Determinación de la plantilla de conductores necesaria para prestar el servicio	60
1.5. Convenios colectivos en el transporte de viajeros por carretera.....	67
1.6. Elaboración de planes de transporte	70
1.6.1. Elementos y criterios a considerar.....	73

UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera

1.6.2. Determinación de recursos y medios de planes de transporte	75
1.6.3. Diferencias entre planes de transporte regular y discrecional	78
1.7. Planes de transporte a empresas.....	80
1.7.1. Organización del plan de transporte	82
1.7.2. Plan de prevención de riesgos laborales	87
1.8. Calidad e imagen del servicio en planes de transporte regular y discrecional.....	91
1.8.1. Sistemas y normas de calidad relacionadas con el transporte de viajeros	92

UD2. Obligaciones y sanciones en la prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera

2.1. Organización administrativa del transporte de viajeros	113
2.1.1. Transporte de viajeros regular de uso permanente y general	117
2.1.2. Transporte de viajeros discrecional.....	123
2.1.3. Transportes turísticos y con contratación individual	127
2.1.4. Transporte internacional	129
2.1.5. Transporte escolar y de menores	137
2.2. Derechos y obligaciones del transportista.....	140
2.3. Derechos y obligaciones del conductor.....	146
2.4. Derechos y obligaciones del viajero.....	148
2.5. Normativa relacionada con la planificación de transporte de viajeros	152
2.5.1. Trafico y circulación	154
2.5.2. Tiempos de conducción y descanso	156
2.5.3. Seguridad en carretera	169
2.6. Infracciones y sanciones.....	190

UD3. Planificación de rutas y operaciones de transporte de viajeros por carretera

3.1. Programación de rutas, itinerarios y planes de transporte de viajeros	211
3.1.1. Zonas de carga de viajeros.....	216
3.1.2. Paradas y estaciones de autobuses	218
3.1.3. Geografía vial: infraestructura y rutas en el mercado único europeo	223
3.1.4. Métodos y técnicas de planificación y gestión de rutas de transporte terrestre	231
3.2. Planificación de rutas y optimización de costes.....	233
3.2.1. Elección del itinerario, transbordo y restricciones de circulación	236
3.2.2. Alternativas y combinaciones con otros medios de transporte de viajeros	239
3.3. Aplicación de la normativa vigente en tiempos de conducción y descanso a los planes de transporte de viajeros.....	241
3.4. Creación y eliminación de rutas de servicios regular optimización de itinerarios	245
3.5. Aplicaciones informáticas de planificación y gestión de rutas de embarque y de optimización de itinerarios	247
3.6. Organización administrativa del transporte de viajeros	253
3.6.1. Transporte de viajeros regular permanente de uso general y temporal.....	255
3.6.2. Transporte de viajeros discrecional, transportes turísticos y con contratación individual.....	259
3.6.3. Transporte internacional.....	263
3.6.4. Transporte escolar y de menores	271

UD4. Acceso al sistema concesional del transporte de viajeros

4.1. Contratación administrativa del transporte regular	285
4.1.1. Análisis del sistema concesional en España	288
4.1.2. Referencias normativas y perspectivas	293
4.1.3. Órganos competentes para la contratación administrativa	308

4.2. Tipos de concesiones: lineales y zonales	315
4.3. La publicidad del proceso de selección	317
4.4. Normativa de contratación	322
4.4.1. Capacidad del contratista adjudicatario	323
4.4.2. Concesiones zonales y servicios con condiciones flexibles de prestación	333
4.4.3. Condiciones especiales de prestación	336
4.4.4. Otorgamiento y plazo de validez de autorizaciones	339
4.4.5. Adjudicación y reglas de explotación de los servicios	348
4.4.6. Transmisibilidad y unificación de concesiones	372
4.5. Las garantías formales y los recursos de quienes no son adjudicatarios del contrato	376
UD5. Técnicas y procedimientos de organización del trabajo	
5.1. Organización y programación de los servicios	393
5.1.1. Determinación del número de vehículos	398
5.1.2. Calendarios y gráficas de Gantt Y Pert	402
5.1.3. Contingencias e imprevistos	409
5.2. Medidas a tomar para disminuir tiempos, costes y mejorar la calidad del servicio	413
5.2.1. Cuadrante de servicios de vehículos, conductores y horarios	422
Glosario	443
Soluciones	447

UD1

Diseño de planes de transporte y
atribución de recursos

UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera

- 1.1. Recursos según el tipo de servicios
- 1.2. Criterios para dimensionar la flota de vehículos conforme el servicio a prestar
- 1.3. Análisis de la oferta y demanda del mercado de transporte de viajeros
 - 1.3.1. Características de las empresas de transporte de viajeros
 - 1.3.2. Fuentes de información existentes en el sector
 - 1.3.3. Tipos de operadores e intermediarios
 - 1.3.4. Colaboración entre transportistas
 - 1.3.5. Comercialización del transporte de viajeros: agencias de viaje
- 1.4. Determinación de la plantilla de conductores necesaria para prestar el servicio
- 1.5. Convenios colectivos en el transporte de viajeros por carretera
- 1.6. Elaboración de planes de transporte
 - 1.6.1. Elementos y criterios a considerar
 - 1.6.2. Determinación de recursos y medios de planes de transporte
 - 1.6.3. Diferencias entre planes de transporte regular y discrecional
- 1.7. Planes de transporte a empresas
 - 1.7.1. Organización del plan de transporte
 - 1.7.2. Plan de prevención de riesgos laborales
- 1.8. Calidad e imagen del servicio en planes de transporte regular y discrecional
 - 1.8.1. Sistemas y normas de calidad relacionadas con el transporte de viajeros

1.1. Recursos según el tipo de servicios

INTRODUCCIÓN

En España, el transporte es un sector económico de una importancia estratégica creciente, ya que contribuye a la mejora de la competitividad de nuestro país, y sirve como apoyo para el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo, por citar aquéllos con mayor peso en el tejido productivo de la economía española. Esta relevancia aumenta si se tiene en cuenta el fenómeno de la globalización, que exige mayor capacidad para atender el volumen creciente de intercambios comerciales y de pasajeros a escala mundial, lo que implica un sistema de suministro más flexible, fiable y rápido, que necesita el desarrollo de las más avanzadas tecnologías para satisfacer una demanda cada día más especializada, siendo, por tanto, el sector del transporte tanto de viajeros como de mercancías fuente de innovación continua.

La movilidad, sobre todo en las áreas urbanas sigue pautas, en muchas ocasiones, poco sostenibles. En otras palabras, los costes del transporte son cada vez mayores y el fuerte crecimiento del tráfico automovilístico agrava los impactos medioambientales por lo que se debe plantear la necesidad de adoptar medidas eficaces de manera eficaz y urgente.

La planificación es una tarea que está unida a toda actividad que suponga la disposición de recursos humanos y económicos para la obtención de unos fines determinados. Esta tarea se hace más compleja cuando se amplia el número de objetivos y, sobretodo, cuando se incluyen objetivos que no son puramente económicos como el desarrollo, calidad de vida, seguridad, medio ambiente...

Si en toda actividad económica se hace necesaria una planificación de los recursos disponibles en orden a la consecución de unos objetivos a medio y largo plazo, en el transporte se hace especialmente necesaria por varias razones:

UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera

- El transporte es una actividad que se considera transporte público, por lo que en su gran medida está controlada por los poderes públicos.
- Los recursos empleados por las distintas administraciones son públicos y escasos, por lo que debe buscarse su óptima utilización desde el punto de vista social.
- El largo plazo que requiere el proyecto de ejecución de las obras destinadas a los transportes hace que no deban tomarse decisiones improvisadas que comprometan los recursos a largo plazo.
- Se suelen mover grandes cantidades de recursos en cada plan.
- Las infraestructuras suelen ser en su mayoría irreversibles ya que no pueden trasladarse o modificar sus características fácilmente.

Podemos definir la planificación como un proceso de decisión, consciente y racional, para aplicar del modo más eficaz los limitados recursos disponibles en orden a alcanzar unos objetivos en un cierto escenario futuro.

Los Planes de Transporte constituyen una medida para la gestión de la demanda de movilidad, es decir, se configuran como actuaciones destinadas a lograr que los ciudadanos modifiquen sus hábitos de movilidad a gran escala, utilizando para ello una serie de alternativas válidas, reales y atractivas que provoquen esos cambios. Se trata, en definitiva, de favorecer el uso más racional del coche y los modos de transporte más sostenibles, como el transporte público.



Autobús

El diseño de planes de transporte conlleva beneficios para los agentes involucrados y así podemos distinguir:

- Beneficios para el empresario/transportista, entre otros:
 - Económicos: maximiza la calidad del servicio minimizando los costes ya que produce una racionalización de los recursos.
 - Aumento de la productividad, pues al disminuir el estrés de la plantilla que tiene organizado su plan de transporte mejorará su rendimiento
 - Mejora de la puntualidad horaria del servicio, ya que se habrá diseñado la ruta teniendo en cuenta el tiempo del desplazamiento y de salida y llegada de los viajeros , el recorrido etc...
 - Mejora de la imagen empresarial: la mejor campaña de relaciones públicas de la empresa puede ser el propio Plan.
 - Con el plan se reduce la ansiedad provocada por la congestión del tráfico.
 - Ahorro de tiempo y costes si existe algún tipo de infraestructura reservada a vehículos de alta ocupación, o de preferencia al transporte público.
- Beneficios para los usuarios y en general para la sociedad:
 - Desaparece la ansiedad provocada por la congestión del tráfico sin planificar.
 - Ahorro en los desplazamientos (los costes del automóvil privado y ocupado por un solo usuario , son altos); más ahorro si se comparte el automóvil o se utiliza el transporte público.
 - Ahorro de tiempo si existe algún tipo de infraestructura reservada a vehículos de alta ocupación, o de preferencia al transporte público.
 - Reducción de accidentes.
 - Mejora de la calidad de vida.
 - Disminución de atascos y efectos de la congestión viaria.

UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera

- Disminución de consumo energético.
- Reducción de emisiones contaminantes.
- Mejora de las condiciones de accesibilidad para las personas.
- Aumento del atractivo de las ciudades como centros de negocios, servicios, comercio y turismo, procurando que estas estén comunicadas entre sí favoreciendo el intercambio de estos servicios y el desplazamiento de las personas entre ellas.
- Inversiones de infraestructuras, que puede redundar en la mejora de los servicios sociales.

Con carácter general para diseñar un plan de transporte primero hay que realizar un análisis general, en las condiciones con y sin proyecto, de capacidad y niveles de servicio, también se debe de recopilar, procesar y analizar la información primaria y secundaria de tránsito y transporte, necesaria para la formulación del diagnóstico y de las alternativas de diseño de la infraestructura. Además se deben estimar las proyecciones de tránsito y su correspondiente composición vehicular, incluyendo los vehículos de la flota del sistema y las rutas, que serán la base para establecer las características necesarias para atender las demandas de tráfico.

La planificación permite, entre otras cosas, a los responsables de la toma de decisiones y al conjunto de la sociedad:

- Disponer de una información adecuada para la toma de decisiones, así como dotar de transparencia a la toma de decisiones.
- Realizar una estimación rigurosa de las necesidades reales y una asignación eficiente de recursos escasos
- Prever los efectos de las actuaciones. La planificación se convierte así en un proceso continuo y flexible.
- Crear un marco estable para la política de transporte. .
- Incorporar los objetivos sociales, medioambientales y territoriales con la misma importancia que los funcionales y económicos.
- Considerar las actuaciones que pueden contribuir a alcanzar los objetivos marcados.

- Buscar la cooperación activa entre las Administraciones para mejorar la coordinación entre los servicios disponibles en cada territorio.
- Converger con los principios de planificación de otros países de nuestro entorno y de la Unión Europea, en particular.

El éxito de un plan de transporte se basa en la participación de todos los implicados, cada uno en el ámbito de las competencias que se le han asignado.

- El empresario: deberá liderar el Plan siendo el primero en asumir la necesidad de este y las acciones que se han de aportar, asegurando el presupuesto y adoptando las medidas necesarias para que el plan se lleve a cabo.
- Administraciones y organismos públicos: se debe conseguir el apoyo de las autoridades locales y demás organismos públicos que puedan colaborar en la implantación del Plan, para obtener la información sobre horarios, paradas y rutas de autobuses, así como los detalles para contactar con los operadores de transporte público de la zona. También ha de recurrirse a ellos para que los operadores realicen los cambios precisos en los horarios y rutas, para que exista un control y sanción sobre los vehículos mal aparcados en el entorno del plan y sobre las paradas de transporte público. Debe obtenerse de ellos el compromiso mejora y construcción de ciertas infraestructuras necesarias para el plan. Las administraciones locales y los organismos públicos pueden, incluso, firmar convenios o acuerdos con otras organizaciones u operadores de transporte para conseguir sus fines.

Hay que tener en cuenta también a la hora de diseñar e implementar un plan de transporte, que es necesario estructurar las distintas fases en que se va a desarrollar pudiendo distinguir las siguientes:

- Análisis de la situación de la empresa.
- Fijación de objetivos.
- Diseño y elaboración concreta del plan con las medidas que se quieren implementar.
- Puesta en práctica del plan.
- Seguimiento y evaluación de los resultados.

UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera

Por último, todo plan de transporte para su puesta en marcha necesitará de la atribución de recursos para realizarlo según el tipo de servicios ofertados.

Una empresa o entidad, cuenta con recursos humanos, financieros, materiales y tecnológicos:

- Los recursos humanos, se integran por el personal de la entidad.
- Los recursos financieros, se integran por el capital que se aporta para que la empresa pueda operar.
- Los recursos materiales están formados por todo el equipo de trabajo, que forma parte de los activos de la empresa.
- Los recursos tecnológicos y de infraestructuras son aquellos con los que la empresa cuenta para desarrollar su actividad.

Todos estos recursos deben ser administrados eficientemente para lograr el objeto de la empresa.



Autobús

RECURSOS SEGÚN EL TIPO DE SERVICIOS

Determinar los recursos de una empresa de transporte pasa por determinar el tipo de servicios que ofrece.

Los diversos medios de transporte, y las diferentes vías por las que pueden circular, tienen caracteres y requisitos diferentes que proporcionan ventajas e inconvenientes según la operación que vaya a realizarse y que van desde sus costos hasta sus capacidades. En la decisión del tipo de transporte a utilizar, intervienen además otras variables relacionadas tanto con las necesidades que se tengan en un momento determinado como con las posibilidades concretas y accesibles que existan .

Se pueden mencionar en relación con:

- **Las necesidades:** la urgencia de la entrega; el tipo y características de los suministros o personas que se van a transportar, la cantidad, el tamaño y destino de la carga, distancias a recorrer, etc.
- **Las posibilidades:** transporte disponible; costos y recursos disponibles; condiciones de acceso al destino (estado de la ruta, condiciones del tiempo, etc.)

No siempre se tendrán los recursos necesarios para pagar el transporte ideal o, dicho de otra manera, el transporte ideal no siempre estará disponible o bien las condiciones de acceso a la zona no permitirán el uso de un determinado tipo de transporte aunque se cuente con él. Por esa razón, el reto del transportista consiste no solamente en determinar las necesidades, sino también las posibilidades reales y las alternativas que puedan existir, y así por cada medio de transporte planificado deberá haber un plan alternativo para el caso en que las circunstancias imposibiliten su uso.

A la vista de lo anterior a la hora de planificar un transporte, o crear una infraestructura para que este se desarrolle correctamente, se deben determinar los recursos tanto humanos como técnicos, necesarios para el diseño de diferentes planes de transporte según el tipo de servicios de transporte de viajeros, siguiendo criterios de eficiencia, seguridad y calidad. El sistema de transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios.

Y así distinguimos:

- **La infraestructura**, que es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan vías y ca-

rreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional, se necesitan aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, se requieren canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos y lagos. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano, en el transporte aéreo son las torres de control y el radar, y en las navales son los puertos y los radares.

- **El vehículo o móvil**, es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.
- **El operador de transporte**, es la persona encargada de la conducción del vehículo o móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.
- **Las normas y leyes**, Es la parte principal del sistema de transportes, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte. La ley fundamental en esta materia en nuestro país es Ley 16/87 de 30 Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 31) (En adelante LOTT) . (M de julio, modificada por: Ley 13/96, de 30 de diciembre; Ley 66/97, de 30 de diciembre; Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio; Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio; Ley 14/00, de 29 de diciembre; Ley 24/2001, de 27 de diciembre; Ley 29/2003, de 8 de octubre, Ley 25/2009, de 22 de diciembre, Ley 2/2011, de 4 de marzo y ley 9/2013, de 4 de julio). (En relación con el contenido del título VI debe tenerse en cuenta la normativa de ferrocarriles), así como su reglamento y las diversas normativas de las diferentes Comunidades Autónomas con competencias transferidas y asumidas en esta materia .

Si quieres conocer más sobre dicha normativa puedes hacerlo consultando en internet la **Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres**.

Deben también diferenciarse las características de los recursos necesarios para el transporte de viajeros por carretera distinguiendo al menos:

- **Transporte urbano e interurbano:**

Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos suelen ser cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos suelen ser más largos,

menos frecuentes y recurrentes. Estos transportes pueden ser públicos o privados: Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferrys. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad. El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que: en transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta e incluso puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios. Además en el transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.

Hay que tener en cuenta que en el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

- **Transporte internacional.**

En España, corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre, el otorgamiento de las licencias y autorizaciones y la expedición de los documentos de control para la realización de transporte internacional de viajeros por carretera.

Existen dos tipos de autorizaciones:

- Bilaterales: son autorizaciones de otro Estado cuya distribución u otorgamiento ha sido encomendado a la Administración española mediante convenio internacional y que habilitan a un transportista español para realizar servicios de transporte con origen o destino en dicho Estado o en tránsito a través del mismo.
- Multilaterales: son autorizaciones de organizaciones internacionales de las que España es miembro, cuya distribución u otorgamiento ha sido encomendado a la Administración española en virtud de las normas emanadas de aquéllas y que habilitan para realizar servicios de transporte con origen o destino en cualquiera de sus Estados miembros o en tránsito a través de los mismos.

UF2219: Diseño de planes de transporte de viajeros por carretera

En el transporte público internacional de viajeros por carretera podemos distinguir los siguientes tipos de servicios:

- Servicios regulares: son aquéllos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados. Estos servicios pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas.
- Servicios regulares especializados: son servicios regulares que aseguran el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros.
- Servicios de lanzadera: son aquéllos que se organizan para transportar en varios viajes de ida y de regreso, desde un mismo punto de partida a un mismo punto de destino, a viajeros previamente constituidos en grupos. Cada grupo, compuesto por viajeros que hayan efectuado el viaje de ida, será devuelto al punto de partida en un viaje ulterior.
- Servicios discrecionales: son los servicios que no corresponden ni a la definición de servicio regular ni a la definición de servicio de lanzadera y que se caracterizan fundamentalmente por el hecho de transportar grupos formados por encargo o por el propio transportista.
- Servicios de cabotaje: son transportes nacionales de viajeros por cuenta ajena, realizados, con carácter temporal, en otro Estado, sin disponer en él de sede o de otro establecimiento.

Transporte escolar y de menores:

El transporte de escolares, dentro del ámbito del transporte de pasajeros, tiene una especial relevancia dadas las características de sus usuarios. Se requiere en este tipo de transporte que se intensifiquen las garantías de su prestación, fundamentalmente en materia de su seguridad.

Con carácter general, se establece la presencia obligatoria del acompañante en cualquier modalidad del transporte escolar, cuando, al menos, el 50 % de los viajeros sean menores de 12 años o cuando, al menos, la tercera parte o más de los alumnos transportados tengan una edad inferior a 16 años. En el transporte a los centros de educación especial será exigible en todo caso. El acompañante debe ser una persona mayor de edad, distinta del conductor, y que debe conocer el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del ve-