OFICINA NACIONAL DE EVALUACION

EXPEDIENTE N.º	ÓRGANO	FECHA DE LA SESIÓN
17/2024	Pleno de la ONE	20/09/2024

Con fecha 31 de mayo de 2024, y conforme al Convenio de adhesión suscrito al efecto, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónico de la ONE, la solicitud formulada por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia del informe preceptivo previsto en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con el *contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la región de Murcia RMU-4. Mar Menor-Metropolitana de Cartagena*

A partir de la información facilitada por la propia Comunidad Autónoma de la Región de Murcia junto con dicha solicitud, así como de la que se remitió con fecha 27 de junio, 18 y 19 de julio de 2024 por parte del mismo solicitante a fin de dar respuesta a requerimientos formulados desde la ONE, y tomando como base los datos y documentos aportados, se formuló la propuesta de informe elevado desde la División de evaluación de los contratos de concesión al Pleno de la ONE en la sesión celebrada en la fecha arriba indicada, todo ello de conformidad con lo establecido en el artículo 3.4 de la Orden HFP/1381/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la organización y funcionamiento de la ONE.

Beatriz Díaz Martín, EN CALIDAD DE SECRETARIA DE ESTE ÓRGANO, CERTIFICO:

Que, tras su toma en consideración, en dicha sesión se adoptó el siguiente acuerdo:

APROBACIÓN DEL INFORME 24010 DE LA OFICINA NACIONAL DE EVALUACIÓN (ONE) DEL EXPEDIENTE 17/2024 DEL "CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA RMU4. MAR MENOR-METROPOLITANA DE CARTAGENA".

El acuerdo se adoptó por mayoría de los presentes, con 5 votos favorables y un voto desfavorable formulado por parte de la representante de la Región de Murcia.

BEATRIZ DIAZ MARTIN (1 de 2)
Secretaria del Pleno ONE
Fecha Firma 25/09/2024
HASH 4275ba98583a4a2e2c501e27336dc3aa

MARIA LUISA ARAUJO CHAMORRO (2 de 2)
Presidenta
Fecha Firma 25/09/2024
HASH e0393622c91bc52c660e464e695bec28

CERTIFICADO
Número: 2024-0011 Fecha: 25/09/2024

Cód. Validación: 3ZADFSQ4ET4T2CZA4NQDJHP3X
Verificación: https://tramitesone.hacienda.gob.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 2

OFICINA NACIONAL
DE EVALUACION

Formuló voto particular sobre las razones de su discrepancia la representante de la Región de Murcia, recibido por medios electrónicos el 24 de septiembre y anexado, firmado, a este certificado.

Para que conste, expido el presente certificado, en el lugar y fecha indicados en la propia firma, de acuerdo a las funciones encomendadas por el artículo 6.8 de la Orden ONE y con el visto bueno de la Presidenta de la misma.

La Secretaria del Pleno de la ONE,

Beatriz Díaz Martín

La Presidenta de la ONE

María Luisa Araújo Chamorro

CERTIFICADO
Número: 2024-0011 Fecha: 25/09/2024

Cód. Validación: 3ZADFSQ4ET4T2CZA4NQDJHP3X
Verificación: https://tramitesone.hacienda.gob.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 2

LÓPEZ OÑA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-f6225ed1-7a73-2209-258a-005056 9b34e7

VOTO PARTICULAR DE LA REPRESENTANTE DE LA REGIÓN DE MURCIA EN EL PLENO DE LA ONE, DE 20 DE SEPTIEMBRE DE 2024, SOBRE LA PROPUESTA DE INFORME DE LA ONE 24009 Y 24010, REFERIDOS AL CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA RMU-1 A RMU-3 Y EL CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA RMU-4 (EXPEDIENTES DE LA ONE 16/2024 Y 17/2024)

De acuerdo con lo establecido en el artículo 6.7 de la *Orden HFP/1381/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la organización y funcionamiento de la Oficina Nacional de Evaluación*, una vez analizadas las propuestas de informes de ambos contratos y debatidos estos últimos en el Pleno de la ONE celebrado el 20 de septiembre de 2024, se emite el voto particular para su incorporación al Acuerdo.

Con fecha 20 de septiembre de 2024 tuvo lugar la reunión del Pleno de la Oficina Nacional de Evaluación con motivo de la discusión y valoración del informe preceptivo previsto en el artículo 333 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), en relación a los expedientes de la ONE 16/2024 y 17/2024 referidos a los *"Contratos de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU-1 a RMU-3 y RMU-4"*.

En dicha reunión, tras la deliberación de los miembros del Pleno, se adoptó el acuerdo de aprobación del informe de valoración con el voto en contra de la representación de la Región de Murcia.

Por parte de la representación de la Región de Murcia se solicita la incorporación al acuerdo del pasado día 20 de septiembre de 2024 el presente informe que contiene, a modo de voto particular, la fundamentación de dicho voto en contra.

1. EXISTENCIA DE ERRORES EN LA ACTUALIZACIÓN DEL PROYECTO Y EN LA EVALUACIÓN DEL ANÁLISIS DE TRANSFERENCIA DE RIESGO OPERACIONAL

Se ha detectado por esta representación que el informe contiene una serie de errores que explican las conclusiones a las que llega la ONE. A continuación se realiza una exposición de las principales:

a) Se procede a una actualización parcial del estudio económico financiero de los proyectos al introducir información no disponible a fecha de cierre de los proyectos y sin una evaluación adecuada sobre su coherencia con respecto al marco de prestación definido:

   i. En la página 19 de ambos informes, correspondiente al apartado **2.1 Calidad de la previsión de demanda** se indica en la nota a pie 19 del informe 24009 y nota a pie 18 del informe 24010 lo siguiente: *"Salvo que hubiera existido algún fundamento en contrario, para estimar la demanda de la nueva concesión de servicios resultan, cuando menos, igual de significativos los datos de usuarios reales registrados en el último periodo que ahora están disponibles (año 2023) que los utilizados en la preparación del expediente por la Administración de*

LOPEZ ONA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-f6225ed1-7a73-2209-258a-0050569b34e7

2022". Por tanto, en los informes se considera como escenario base *"la media de los datos disponibles de la demanda real de 2022 y 2023"*.

Sin embargo, este ajuste de la demanda realizado por la ONE no contempla que los datos de viajeros del 2023 se ven afectados por el conjunto de bonificaciones introducidas por la administración estatal en base al Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad, que establece, entre otras, ayudas al transporte regular de viajeros por carretera, lo que se traduce en unas tarifas efectivas muy bajas. Estas bonificaciones no han sido contempladas en el proyecto, de tal forma que no se consideran adecuadas las correcciones establecidas porque se basan en una actuación no contemplada en el proyecto.

ii. En la página 37 del informe 24009 y página 36 del informe 24010 correspondientes al apartado **5.2 Análisis crítico del Escenario Base**, en el séptimo punto de ambos informes se señala que en el análisis *"se ha actualizado financieramente los flujos previstos en el proyecto aplicando la tasa de descuento, calculada en virtud de lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española al 5,25%"*. No obstante, este ajuste llevado a cabo en el análisis no tiene en cuenta que la actualización de los proyectos se entregó en octubre de 2023. Por lo que, en el análisis desarrollado, se incorpora información que no estaba disponible en el momento de actualización de los proyectos. **Si dentro de la metodología empleada se quiere llevar a cabo un proceso de actualización del proyecto, éste debiera de ser sobre la totalidad de las variables del estudio económico-financiero entregado, y no solo sobre algunas de las variables.**

b) Se catalogan como fijos ingresos y costes que no lo son en base a las obligaciones de servicio y régimen económico definidos en pliegos por lo que el análisis de transferencia de riesgo resulta incompleto, estableciendo además umbrales que no se justifican:

i. Al final de la página 23 de ambos informes, correspondiente al apartado **2.2 Análisis de la estimación de ingresos,** en el punto 4 de ambos informes se menciona que *"los ingresos por venta de flota son fijos"*. Cualquier baja de activos durante la prestación del servicio recae directamente sobre el concesionario, de tal forma que los ingresos obtenidos por su venta que difieran de los previstos, al alza o la baja, introducirán cambios con respecto al resultado previsto en el proyecto lo que implica la transmisión de un riesgo. **Por lo tanto, no puede considerarse como un ingreso garantizado ni constante a lo largo del tiempo.**

ii. Al inicio de la página 43 del informe 24009 y al final de la página 42 del informe 24010, correspondientes al apartado **5.4 Análisis de la sensibilidad de la rentabilidad** de ambos informes se expone que: *"Los resultados obtenidos permiten concluir que, aunque eventuales desviaciones en las previsiones de demanda podrían comportar diferencias relativamente relevantes en los parámetros económicos del proyecto concesional, las variaciones a la baja que deberían producirse en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto, no parece que sean probables. En este sentido, con*

LOPEZ ONA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-16225ed1-7a73-2209-258a-0050569b34e7

estas caídas de usuarios la demanda del servicio en todos los lotes se situaría en niveles incluso inferiores a los registrados en el año 2022, contradiciendo la tendencia de los datos correspondientes al año 2023, que fueron notablemente superiores a los del año precedente." Dicha afirmación no se encuentra basada en ningún análisis de demanda previo ni tampoco en ninguna serie histórica de datos. Sin embargo, sí existen ejemplos de análisis históricos de la evolución de la demanda en transporte público en el que se demuestra que las variaciones pueden ser mayores que los porcentajes indicados.

iii. Al final de las páginas 16 del informe 24009 y 17 del informe 24010 correspondientes al apartado **1. Aspectos económico-financieros** presentados en el proyecto se manifiesta en la nota a pie 16 del informe 24009 y en la nota a pie 15 del informe 24010 lo siguiente: "*Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio y de las prestaciones objeto de contrato (vehículos, líneas, horarios y kilómetros comprometidos), esta Oficina ha considerado como fijas todas las partidas de costes, ya que aquellos que puedan tener naturaleza variable en función de la demanda tienen un carácter marginal. Esto sucede porque, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, neumáticos, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe de prestarse del mismo modo con independencia del nivel que alcance dicho número de viajeros.*" Esta asunción implica la consideración de nulo riesgo de suministro por parte del prestador del servicio lo cual no refleja la realidad y las incertidumbres a las que deben enfrentarse los operadores a la hora de prestar el servicio. **Las obligaciones contenidas en los pliegos y en los proyectos obligan al futuro prestador a proveer de una oferta de servicios en el tiempo con independencia de las variaciones que en base a las unidades o precios unitarios tenga que hacer frente.**

iv. Al final de la página 48 del informe 24009 y al principio de la página 42 del informe 24010 correspondientes al apartado **7. Análisis de la existencia de transferencia de riesgo operacional** se afirma que: "*En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo derivada de un posible incremento de costes, conviene recordar que los pliegos ya contemplan un mecanismo de revisión de precios, que amortigua en gran medida el impacto negativo que para el concesionario pueda tener el mencionado incremento potencial de los costes del servicio, y por ende el riesgo sobre el resultado de la explotación del servicio queda parcialmente limitado.*"

No se ha evaluado el grado de amortiguación de la fórmula de revisión existiendo elementos derivados de la aplicación de la fórmula del Real Decreto Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, que introducen riesgos en el proceso de revisión tales como la aplicación de pesos en los factores diferentes a los de la estructura de costes, la aplicación de limitaciones en los procesos de revisión o la introducción de un factor de eficiencia.

Según lo expuesto, resulta destacable que los informes han realizado una actualización de los flujos de demanda e ingresos incoherente con el marco de prestación previsto en proyecto donde no se van a mantener las bonificaciones previstas, a la vez que se ha considerado la inexistencia de riesgo de suministro lo cual no se ajusta a la realidad.

LOPEZ OÑA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-f6225ad1-7a73-2709-258a-0050569b34e7

2. CONSIDERACIONES JURÍDICAS QUE AVALAN LA INCLUSIÓN DEL RIESGO SUMINISTRO DENTRO DEL ANÁLISIS DE TRANSFERENCIA DE RIESGO OPERACIONAL

Tal y como se señaló en las Memorias explicativas correspondiente a los Proyectos que nos ocupan remitidas a la ONE, los contratos de los servicios de transporte de viajeros cuentan con especialidades relativas tanto al régimen jurídico aplicable (prelación normativa que les afecta) como a su propia naturaleza. Así, este tipo de contratos se rige, en primer lugar, por la legislación sectorial propia que, en este supuesto, está conformada tanto por la legislación autonómica en materia de transporte como, supletoriamente, por la LOTT (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres) y el ROTT (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres). En ambos textos legislativos se recoge claramente, como regla general, que ***los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte deben adjudicarse empleando la modalidad de concesión de servicios*** (artículo 66.1 ROTT y 17 de la LOTT). Así, en base a estos mandatos, en el supuesto de que un órgano de contratación opte por la modalidad de contrato de servicios debe justificar adecuadamente en el anteproyecto del servicio dicha decisión y deberán exponerse las razones que la fundamenten.

Por tanto, este régimen diferenciador que afecta a esta tipología de contratos debe ser tenido muy en cuenta a la hora de realizar una valoración de la modalidad contractual elegida para su licitación.

En segundo lugar, de la lectura del informe de la ONE parece extraerse la conclusión de que, ante la ausencia de un claro riesgo de demanda (que, tal y como se ha expuesto, no cuenta con justificación en base a datos disponibles y/o series históricas), no existe una transferencia de riesgo operacional suficiente para poder considerar el contrato una concesión de servicios. En relación a esta cuestión, resulta preciso referirse a la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión, en cuyo Considerando 20 se aclara que: *"Un riesgo operacional debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado, que puede consistir en un riesgo de demanda o en un riesgo de suministro, o bien en un riesgo de demanda y suministro."*

Por tanto, la transferencia del riesgo puede referirse a:

- Un riesgo de demanda
- Un riesgo de suministro
- Un riesgo de demanda y suministro

Esto es, **la ausencia de un riesgo de demanda no deriva automáticamente en una ausencia de transferencia de riesgo al operador**. Por tanto, aunque la transferencia de un riesgo demanda sea limitada, la existencia de un riesgo de suministro avalaría la requerida transferencia de riesgo operacional al operador.

En tercer lugar, resulta preciso retomar lo ya apuntado en relación a las especificidades propias de los contratos que nos ocupan y, en relación a la calificación contractual, el *Informe 13/2015, de 30 de septiembre, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad Autónoma de Aragón en el Asunto: Criterios para calificar como concesión un contrato de transporte regular permanente de viajeros de*

LOPEZ ONA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-f6225ed1-7a73-2709-258a-005056f934e7

uso general en autobús realiza un conjunto de apuntes que deben ser tenidos en cuenta a la hora de enmarcar estos contratos dentro de una tipología u otra.

"El riesgo de explotación económica del servicio debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado, que puede traducirse en el riesgo de enfrentarse a la competencia de otros operadores, el riesgo de un desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios, el riesgo de insolvencia de los deudores de los precios por los servicios prestados, el riesgo de que los ingresos no cubran íntegramente los gastos de explotación o incluso el riesgo de responsabilidad por un perjuicio causado por una irregularidad en la prestación del servicio. Así, riesgos como los vinculados a una mala gestión, o a errores de apreciación del operador económico, no son determinantes a efectos de calificar un contrato como contrato público o como concesión de servicios, puesto que tales riesgos, en efecto, son inherentes a cualquier contrato, ya se trate de un contrato público de servicios o de una concesión de servicios. Pero tampoco puede olvidarse que aplicar con rigor el principio de riesgo y ventura en las concesiones administrativas generaría más problemas, imposibilitaría en muchas ocasiones garantizar una prestación continuada y regular de los servicios públicos. Por ello, en un sector donde exista un especial interés público a proteger, puede limitarse ese riesgo. Y sería posible establecer un sistema de retribución con ayudas públicas complementarias, siempre y cuando, con éstas, no se asuman por la Administración contratante prácticamente todas las pérdidas derivadas de la explotación, así como la diferencia entre las tarifas ordinarias y las especiales bonificadas de las que disfruten determinadas categorías de pasajeros (como se explica en la STJUE de 10 de noviembre de 2011, Norma-A).

Interesa mucho esta matización a la hora de interpretar el «nuevo» concepto de riesgo operacional, y su anclaje en la concepción tradicional del riesgo y ventura de las concesiones. Entender que la nueva normativa incrementa la variable riesgo en estos contratos puede suponer, no solo una quiebra de principios tradicionales, sino, principalmente, una limitación no querida por el propio texto, ya que las instituciones comunitarias consideran estratégica la nueva regulación de concesiones. Por ello, también las actuales reglas de reequilibrio financiero del contrato no parecen opuestas —más bien lo contrario— al concepto de riesgo operacional. Y ello por la lógica de la aplicación del principio de proporcionalidad en contratos de larga duración y de complicadas relaciones jurídico-económicas (y financieras), que justifica una corrección a la idea del riesgo ilimitado por actuaciones no controladas por el concesionario, ajenas a su correcta gestión, o la debida diligencia en la planificación de la concesión. En todo contrato, con independencia de su naturaleza jurídica, se ha de procurar que las prestaciones que las partes se obligan a dar, entregar o recibir resulten equivalentes desde el punto de vista económico (como ya se explicará en nuestro Informe 24/2013, de 25 de noviembre, relativo al restablecimiento del equilibrio económico en contratos de concesión de obra pública)."

Así, en base al anterior Informe, la Junta Consultiva **admite la posibilidad de que la transferencia de riesgos en este tipo de contratos sea limitada por el propio hecho de que, en determinados sectores, como sucede en el del transporte, existe un especial interés público a proteger, que en este caso es garantizar la movilidad de la ciudadanía, un servicio esencial**.

En la misma línea, la Jurisprudencia europea y, por todas, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 10 de septiembre de 2009, en el asunto C 206/08 más conocido como Eurawasser, sostiene que sí cabe acudir por la Administración a un

LOPEZ ONA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-16225ed1-7a73-2209-258a-005056996b4e7

contrato de concesión de servicios en circunstancias donde el mercado no sea tan perfecto como el mercado libre.

En definitiva, y como conclusiones a todo lo expuesto se señala lo siguiente:

- ➔ La peculiar naturaleza de estos contratos es especialmente importante a la hora de realizar el análisis de la transferencia de riesgos que se lleva a cabo. La jurisprudencia y doctrina ya han manifestado que, en las concesiones de servicios de transporte público de viajeros por carretera, esta transferencia de riesgos debe existir, pero **los riesgos pueden ser limitados** y esta limitación no impide que estos contratos puedan licitarse bajo esta modalidad contractual puesto que, en último término, debe garantizarse la movilidad de la ciudadanía siendo este el elemento importante y no la capacidad de generar ingresos.

- ➔ Debe incluirse la **clara existencia del riesgo de disponibilidad**. Todos los riesgos de mantenimiento de la oferta exigida por la administración contratante son propios del contratista y resulta evidente que éste no tiene control sobre determinadas variaciones que pueden afectar a cantidades y precios pudiendo existir situaciones en las que la fórmula de revisión prevista sea insuficiente. El operador está asumiendo realmente un riesgo que no va a ser siempre y en todo caso cubierto por la Administración contratante y que, en circunstancias normales, y como empresa privada, no asumiría por no ser nominal ni desdeñable.

3. CONCLUSIONES

La ONE en las conclusiones de su informe establece que "*puede concluirse que **no existe transferencia de riesgo operacional** suficiente para poder considerar que la naturaleza jurídica de esta licitación es la correspondiente a un contrato de concesión, debido a que, conforme a los análisis realizados en este informe, en condiciones normales de funcionamiento el concesionario podrá cubrir los costes en que haya incurrido como consecuencia de la explotación del servicio, apreciando que **la posibilidad de incurrir en pérdidas resulta meramente nominal o desdeñable**".*

El resultado alcanzado obedece a:

- Una actualización parcial del análisis económico financiero ajustando las previsiones de ingresos en el horizonte temporal de prestación al tomar como base la media de los viajeros del año 2022 y 2023. En dicha actualización no se ha tenido en cuenta que la demanda del año 2023 se ve afectada por unas actuaciones en materia de bonificaciones que no han sido considerada en proyectos. Y en cualquier caso, desde un punto de vista metodológico no resulta verosímil en un estudio económico financiero que se actualicen solo unas variables y el resto se mantengan.

- Una evaluación de la transferencia del riesgo operacional que:

    - Ha clasificado como fijos ciertos elementos que son, en realidad, de naturaleza variable, como es el caso de la venta de flota, lo cual distorsiona la evaluación de riesgos.

- No ha contemplado el riesgo de suministro, obviando que las obligaciones de servicio contenidas en pliegos obligan al operador a mantener una oferta de servicio público, con independencia de cambios que pueden producirse a nivel normativo, de precios, etc. con un impacto directo en la viabilidad económica de los proyectos, que pueden no ser suficientemente compensados por la fórmula de revisión.

- Se ha asumido, sin una justificación empírica sólida, que determinadas variaciones porcentuales de demanda no resultan factibles.

- No se ha tenido en cuenta la especial naturaleza de los servicios objeto de licitación. No se ha incorporado al análisis la consideración de una limitación de la transferencia del riesgo que vienen defendiendo doctrina y jurisprudencia contractual respecto de estos contratos.

Dado lo anterior, **se emite este voto particular contrario al acuerdo favorable al informe emitido por la ONE en relación a los expedientes de la ONE 16/2024 y 17/2024.**

LOPEZ ONA, ANA MARIA 24/09/2024 14:53:03
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros.
Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: https://sede.carm.es/verificardocumentos e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) CARM-f6225ed1-7a73-2209-258a-0050569b34e7