

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

23010

Concesión para la prestación del servicio regular permanente de uso general de transporte interurbano de viajero por carretera de la isla de Eivissa

Consejo Insular de Ibiza

Julio 2023

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: 0011/2023

Nº Expediente órgano solicitante: 2023/00004537B

Tipo de informe: Evaluación ordinaria

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Órgano solicitante: Consejo Insular de Ibiza

Órgano contratación: Consejo Ejecutivo del Consejo Insular de Ibiza

Fecha solicitud inicial: 22/3/2023

Fecha recepción información complementaria: 25/05/2023



La Oficina Nacional de Evaluación (ONE) tiene como finalidad principal el análisis de la sostenibilidad financiera de los contratos de concesiones de obras y contratos de concesión de servicios, así como informar los acuerdos de restablecimiento del equilibrio económico que deban adoptarse en estos tipos de contratos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 333 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

El presente informe se emite en el ejercicio exclusivo de las funciones atribuidas legalmente a esta Oficina y, por tanto, con pleno respeto a las competencias de otros órganos u organismos públicos

Oficina Nacional de Evaluación

Avda. General Perón, 38 - 5.ª Planta - 28020 Madrid – Tel. +34 91 349 14 60

E-mail: secretaria.one@hacienda.gob.es

Web: <https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Oirescon/Paginas/one.aspx>

El presente informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada en día 5 de julio de 2023. La información contenida en este documento puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando que procede de la Oficina Nacional de Evaluación.

INDICE

I.	INTRODUCCIÓN	7
1.	Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación	7
2.	Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación	8
II.	EXPEDIENTE	9
1.	Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación	9
2.	Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	9
3.	Objeto del “contrato de concesión para la prestación del servicio regular permanente de uso general de transporte interurbano de viajeros por carretera de la isla de Ibiza”	10
4.	Elementos económicos del contrato.....	11
III.	METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	13
IV.	DESARROLLO DEL ANÁLISIS	14
1.	Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.....	14
2.	Ingresos y sistema de retribución al contratista.....	17
2.1.	Calidad de la previsión de demanda.....	17
2.2.	Análisis de la estimación de ingresos	19
3.	Estimación de inversiones y costes.....	27
4.	Análisis de sensibilidad entre ingresos variables y costes variables	42
4.1.	Análisis escenarios del Lote 1.....	42
4.2.	Análisis escenarios del Lote 2.....	51
5.	Revisión del plazo establecido para el proyecto.....	58
6.	Análisis de transferencia de riesgo operacional.	59
V.	EVALUACIÓN DEL PROYECTO.....	63
1.	Idoneidad del modelo de concesión	63
2.	Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto. ...	64
VI.	CONCLUSIONES.....	64
	ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	66

ANEXO II: TRABAJOS REALIZADOS PARA LA OBTENCIÓN DE LA DEMANDA Y LOS INGRESOS.....	70
ANEXO III: FÓRMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS	73
ANEXO IV: LOTE 1, ESCENARIO PUNTO MUERTO	74
ANEXO V: LOTE 1, ESCENARIO SIN INGRESOS POR LOS ACTIVOS AL FINAL DEL CONTRATO	75
ANEXO VI: LOTE 1, ESCENARIO INCREMENTO DE COSTES Y REVISIÓN DE TARIFAS	76
ANEXO VII: LOTE 2, ESCENARIO PUNTO MUERTO	77
ANEXO VIII: LOTE 2, ESCENARIO SIN INGRESOS POR LOS ACTIVOS AL FINAL DEL CONTRATO	78
ANEXO IX: LOTE 2, ESCENARIO INCREMENTO DE COSTES Y REVISIÓN DE TARIFAS	79

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Desglose valor estimado del contrato.....	13
Tabla 2. Demanda Lote 1.....	18
Tabla 3. Demanda Lote 2.....	18
Tabla 4. Ingresos por pago de usuarios el año 1, Lote1 y Lote 2.....	19
Tabla 5. Ingresos por bonificación tarifaria el año 1, Lote 1 y lote 2.....	20
Tabla 6. Ingresos totales por demanda para el año 1, Lote 1 y Lote 2.....	21
Tabla 7. Ingresos por compensación del déficit, Lote 1 y Lote 2.....	23
Tabla 8. Ingresos año 1 por publicidad, Lote 1 y Lote 2.....	23
Tabla 9. Ingresos año 10 por valor residual de elementos de activo, Lote 1 y Lote 2.	24
Tabla 10. Estructura de ingresos totales Lote 1.	25
Tabla 11. Estructura de ingresos totales Lote 2.	26
Tabla 12. Inversión en vehículos Lote 1.....	27
Tabla 13. Inversión en baterías Lote 1.....	28
Tabla 14. Inversión otro inmovilizado Lote 1.	28
Tabla 15. Inversiones en el Lote 1.	29
Tabla 16. Inversión en vehículos Lote 2.....	29
Tabla 17. Inversión en baterías Lote 2.....	30
Tabla 18. Inversión otro inmovilizado Lote2.	30
Tabla 19. Inversiones en el Lote 2.	31
Tabla 20. Gastos de seguros del año1, Lote 1.....	32
Tabla 21. Gastos de seguros del año 1, Lote 2.....	32
Tabla 22. Gastos de tributos del año 1, Lote 1.....	33
Tabla 23. Gatos de tributos del año 1, Lote 2.....	33
Tabla 24. Gastos de rodadura y mantenimiento del año 1, Lote 1.....	34

Tabla 25. Gastos de rodadura y mantenimiento del año 1, Lote 2.....	34
Tabla 26. Gastos de personal del año 1, Lote 1.....	35
Tabla 27. Gastos de personal del año 1, Lote2.....	35
Tabla 28. Gastos por instalaciones y suministros del año 1, Lote 1.....	36
Tabla 29. Gastos por instalaciones y suministros del año 1, Lote 2.....	36
Tabla 30. Otros gastos del año 1, Lote 1.	37
Tabla 31. Otros gastos del año 1, Lote 2.	38
Tabla 32. Estructura de costes Lote 1.....	40
Tabla 33. Estructura de costes Lote 2.....	40
Tabla 34. Cálculo de la tasa de descuento aplicable.	43
Tabla 35. Escenario base, Lote 1.....	44
Tabla 36. Indicadores financieros del escenario base, Lote 1.....	45
Tabla 37. Indicadores financieros del escenario punto muerto, Lote1.	46
Tabla 38. Escenarios alternativos presentados por el Consejo Insular de Ibiza.	47
Tabla 39. Indicadores financieros del escenario pesimista valor residual cero, Lote 1.	48
Tabla 40. Previsiones de inflación.....	49
Tabla 41. Tarifas tras la aplicación de la fórmula de revisión, Lote 1.....	49
Tabla 42. Indicadores financieros escenario variación de costes, Lote 1.....	50
Tabla 43. Resumen de los indicadores financieros de los escenarios analizados, Lote 1.	51
Tabla 44. Escenario base, Lote 2.....	53
Tabla 45. Indicadores financieros del escenario base, Lote 2.....	54
Tabla 46. Indicadores financieros del escenario punto muerto, Lote 2.	55
Tabla 47. Indicadores financieros del escenario pesimista valor residual cero, Lote 2.	56
Tabla 48. Tarifas tras la aplicación de la fórmula de revisión, Lote 2.....	56
Tabla 49. Indicadores financieros escenario variación de costes, Lote 2.....	57
Tabla 50. Resumen de los indicadores financieros de los escenarios analizados, Lote 2.	58

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Distribución de ingresos, Lote 1.....	15
Gráfico 2. Distribución de ingresos, Lote 2.....	16
Gráfico 3. Distribución de costes, Lote 1.....	41
Gráfico 4. Distribución de costes, Lote 2.....	41

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base, Lote 1.....	62
Ilustración 2. Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base, Lote 2.....	62

I. INTRODUCCIÓN

1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación

La Oficina Nacional de Evaluación (ONE), órgano colegiado integrado en la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación (OIReScon), se encuentra regulada 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), así como por la Orden HFP/1381/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la organización y funcionamiento de la Oficina Nacional de Evaluación (en lo sucesivo, Orden ONE).

La ONE tiene como finalidad principal analizar la sostenibilidad financiera de los contratos de concesiones de obras y contratos de concesión de servicios, así como de los acuerdos de restablecimiento del equilibrio económico que deban adoptarse en estos tipos de contratos, en los supuestos establecidos en el apartado 3 del artículo 333 de la LCSP.

Dicho precepto establece que, con carácter previo a la licitación de los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios a celebrar por los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, así como por otros entes, organismos y entidades dependientes de la Administración General del Estado y de las Corporaciones Locales, se evacuará informe preceptivo en los dos casos siguientes:

- a) Cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros y se realicen aportaciones públicas a la construcción o a la explotación de la concesión, así como cualquier medida de apoyo a la financiación del concesionario.
- b) Las concesiones de obras y concesiones de servicios en las que la tarifa sea asumida total o parcialmente por el poder adjudicador concedente, cuando el importe de las obras o los gastos de primer establecimiento superen un millón de euros.

Asimismo, la ONE informará los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, respecto de las concesiones de obras y concesiones de servicios que hayan sido informadas previamente de conformidad con las letras a) y b) anteriores o que, sin haber sido informadas, supongan la incorporación en el contrato de alguno de los elementos previstos en estas, siempre y cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros.

La regulación de todo el procedimiento de solicitud, documentos que son necesarios aportar y plazo para la emisión de informe se recogen en los artículos 8 a 10 de la Orden ONE.

2. Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación

Siguiendo el artículo 333.4 de la LCSP y el artículo 7.3 de la Orden ONE, los informes evaluarán si la rentabilidad del proyecto, obtenida en función del valor de la inversión, las ayudas otorgadas, los flujos de caja esperados y la tasa de descuento establecida, es razonable en atención al riesgo de demanda que asuma el concesionario. En dicha evaluación se tendrá en cuenta la mitigación que las ayudas otorgadas puedan suponer sobre otros riesgos distintos del de demanda, que habitualmente deban ser soportados por los operadores económicos.

Además, en los contratos de concesión de obras en los que el abono de la tarifa concesional se realice por el poder adjudicador, la ONE evaluará previamente la transferencia del riesgo de demanda al concesionario. Si este no asume completamente dicho riesgo, el informe evaluará la razonabilidad de la rentabilidad en los términos previstos en el párrafo anterior.

En los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, el informe analizará si las compensaciones financieras establecidas mantienen una rentabilidad razonable según lo mencionado en el primer párrafo.

Para atender a este objeto, el presente informe se ha estructurado a partir de un análisis de los parámetros económicos y del nivel de incertidumbre con la que puede valorarse la estimación de la demanda, del plazo de recuperación de la inversión y de la rentabilidad del proyecto, valorando la existencia de transferencia de riesgo operacional al concesionario, para finalmente formular las conclusiones y recomendaciones del informe, todo ello con base en la documentación aportada por el poder adjudicador o entidad contratante, tanto en la solicitud como en posteriores requerimientos de documentación adicional o aclaraciones¹.

Siguiendo lo establecido en la Orden ONE, la unidad de apoyo técnico ha formulado un documento de análisis y estudio sobre el contrato de la concesión de servicios objeto de evaluación, que ha servido de principal soporte técnico para la elaboración de la propuesta de informe que, conforme a lo previsto en la Orden ONE ha sido elevada por la División de análisis económico y evaluación

¹ El segundo párrafo del artículo 10.1 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, establece que *“Los informes vendrán referidos a la documentación facilitada por el solicitante del informe, por lo que cualquier modificación sustantiva que pudiera producirse con posterioridad en el expediente, con carácter previo a la licitación del contrato de concesión, requerirán una nueva solicitud de informe.”*

de los contratos de concesión de la OIReScon, para su debate y aprobación por parte del Pleno de la ONE.

II. EXPEDIENTE

1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación

Con fecha de 22 de marzo de 2023, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónico de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Consejo Insular de Ibiza para la emisión del informe preceptivo previsto en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del “*contrato de concesión para la prestación del servicio regular permanente de uso general de transporte interurbano de viajeros por carretera de la isla de Ibiza*”, siendo el Consejo Ejecutivo del Consejo Insular de Ibiza el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente².

2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.

Sin perjuicio de los análisis que se realizan posteriormente en este informe, la evaluación debe iniciarse con una comprobación referida a la admisibilidad formal previa de la solicitud de informe realizado por el Consejo Insular, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- **Aspecto subjetivo:** El solicitante es el Consejo Insular de Ibiza, que efectivamente, como Corporación Local, se encuentra dentro del ámbito subjetivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP.
- **Aspecto objetivo:** Se trata de un contrato que, sin perjuicio del análisis que después se realiza acerca de la existencia o no de transferencia del riesgo operacional, ha sido calificado por el propio solicitante como contrato de concesión de servicios en virtud de lo previsto en el artículo 15 de la LCSP, habiendo sido informado favorablemente por los servicios jurídicos del Consejo Insular.

Adicionalmente, considerándolo formalmente a priori como un contrato de concesión de servicios, se comprueba que existe aportación pública a la explotación de la concesión.

Asimismo, se verifica que el valor estimado del contrato es superior a un millón de euros.

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente el día 25 de mayo a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

- **Aspecto temporal:** El momento de la solicitud de informe se produce antes de la licitación del contrato.

Considerando estos aspectos, hay que concluir que, en efecto, la solicitud de informe formulada por el Consejo Insular de Ibiza resulta formalmente admisible.

3. Objeto del “contrato de concesión para la prestación del servicio regular permanente de uso general de transporte interurbano de viajeros por carretera de la isla de Ibiza”.

El **objeto** del contrato es la prestación del servicio de transporte regular de viajeros por carretera de la totalidad de la isla de Ibiza, a través del otorgamiento de un contrato de concesión de servicio público, de acuerdo con lo previsto en la normativa de contratación pública estatal y con la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenibles de las Illes Balears³.

Actualmente la prestación de este servicio se está realizando a través de diversos contratos que abarcan las distintas líneas de servicio. Ahora se pretende reestructurar el servicio racionalizándolo a través de la licitación de este contrato con dos lotes diferentes, como después se señala.

El Consejo Insular a través del “*Plan insular de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de la isla de Ibiza*” y en línea con el “*Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2019-2026*” definió una nueva estructura y modelo de servicio que persigue como objetivos estratégicos fundamentales la racionalización y modernización de los servicios públicos de transporte de su titularidad. De acuerdo con ese Plan, el 19 de diciembre de 2022 se firmó el convenio con el Ayuntamiento de Ibiza, por el cual se establece que será el Consejo Insular de Ibiza quien licitará el transporte regular de viajeros por carretera correspondiente al término municipal de Ibiza y su ámbito metropolitano.

Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 99.3 de la LCSP, el contrato ha sido dividido en **dos lotes**, a fin de fomentar la concurrencia y la participación del mayor número de licitadores posible. Tales lotes son los siguientes:

LOTE 1. Metropolitano de Eivissa. En este lote, el ámbito de prestación del servicio de transporte abarca la totalidad del municipio de Eivissa y su realidad metropolitana más próxima, cubriendo parcialmente los municipios de Sant Josep de sa Talaia y Santa Eulària des Riu.

LOTE 2. Isla de Eivissa. En dicho lote, la prestación del servicio de transporte abarca la totalidad de la isla de Ibiza y, por tanto, los 5 municipios que la forman.

³ <https://www.boe.es/eli/es-ib/l/2014/06/20/4/con>

Según el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares (en adelante PCAP), la **duración** del contrato de concesión será de 10 años iniciándose el contrato el 16 de diciembre de 2023, sin que esté prevista la posibilidad de prórroga.⁴

A dicho contrato le corresponde la codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV⁵:

60112000-6 Servicios de transporte en la vía pública.

4. Elementos económicos del contrato.

El sistema de retribución al concesionario previsto en este contrato implica que los ingresos del servicio puedan ser calificados como ingresos variables o ingresos fijos, del siguiente modo:

Lote 1: Metropolitano de Eivissa:

1. **Ingresos variables**, quedando incluidos en este tipo de ingresos aquellos que dependen del número de usuarios que hacen uso del transporte público y de las tarifas que resulten de aplicación.

Su origen será tanto privado como público, ya que parte de la tarifa está subvencionada por el Consejo Insular de Ibiza.

Estos ingresos representan el **43,44%** del total que obtendrá el concesionario, según la estimación realizada en el escenario base.

2. **Ingresos fijos**, que representan el **56,56%** de los ingresos concesionales y que se componen de 2 tipos de ingresos, uno de origen público y otro de origen privado:

⁴ Se ha de tener en cuenta que conforme al Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) no 1191/69 y (CEE) no 1107/70 del Consejo, el artículo 4, apartado 3, indica que:

“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar”.

Regulación que también se recoge en similares términos en el artículo 26.2 de la ya mencionada Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenibles de las Illes Balears. En base a ello, el Consejo Insular de Ibiza plantea una duración del contrato de 10 años, ante las condiciones de amortización de la inversión necesaria para la prestación del servicio.

⁵ Reglamento (CE) nº 213/2008 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007, que modifica el Reglamento (CE) nº 2195/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV), y las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los procedimientos de los contratos públicos, en lo referente a la revisión del CPV.

- **Aportación de la administración.** Dicha aportación es fija, aunque no es constante a lo largo de la duración del contrato. Este ingreso supone el 52,42% del total de los ingresos.⁶
- **Ingresos por publicidad,** que representa un 1,73% de los ingresos a percibir por el concesionario.⁷
- **Ingresos por los activos con valor residual al final del contrato sobre los que no existe la obligación de reversión al Consejo Insular,** cuya cuantía representa el 2,41% del total de los ingresos y que serán percibidos en el último año del contrato (Año 10).

Lote 2: Isla de Eivissa:

1. **Ingresos variables,** quedando incluidos en este tipo de ingresos aquellos que dependen del número de usuarios que hacen uso del transporte público y de las tarifas que resulten de aplicación.

Su origen será tanto privado como público, ya que parte de la tarifa está subvencionada por parte del Consejo Insular de Ibiza.

Estos ingresos representan el **72,90%** de los ingresos que obtendrá el concesionario, según la estimación realizada en el escenario base.

2. **Ingresos fijos,** que representan el **27,10%** de los ingresos concesionales y que se componen de 3 tipos de ingresos, uno de origen público y otros dos de origen privado:

- **Aportación de la administración.** Dicha aportación, aunque es fija no es constante a lo largo de la duración del contrato. Este ingreso supone el 23,13% del total de los ingresos.⁸

⁶ La cuantificación de dicha aportación queda preestablecida en el PCAP, calculada en función del déficit previsto en el modelo económico financiero del contrato, incluyendo un beneficio industrial del 6%. No obstante, dicha aportación será independiente del déficit real que se produzca anualmente.

⁷ A pesar de que los ingresos por publicidad habían sido calificados por el Consejo Insular como variables, realmente dicha variabilidad no depende de la demanda del servicio de transporte objeto del contrato, esto unido a la limitada importancia relativa que tienen frente al importe global de los ingresos, ha hecho que esta Oficina haya realizado el análisis considerando este ingreso como fijo.

⁸ Al igual que en el lote 1, la cuantificación de dicha aportación queda preestablecida en el PCAP, calculada en función del déficit previsto en el modelo económico financiero del contrato, incluyendo un beneficio industrial del 6%. No obstante, dicha aportación será independiente del déficit real que se produzca anualmente.

- **Ingresos por publicidad**, que representa un 1,99% de los ingresos a percibir por el concesionario.⁹
- **Ingresos por los activos con valor residual al final del contrato**, cuya cuantía representa el 1,98% del total de los ingresos y que serán percibidos en el último año del contrato (Año 10).

El **presupuesto base de licitación (PBL)** del contrato asciende a la cantidad de **86.863.667,95 euros**, correspondiente a 10 años de contrato repartido en 11 anualidades presupuestarias (teniendo en cuenta que los años 2023 y 2033 no son completos), tal y como se recoge en los apartados “A” y “B.1” del cuadro de características del contrato del PCAP.

Por otro lado, el **valor estimado del contrato (VEC)** es de **240.709.475,99 euros** cuyo desglose es el siguiente (cláusula A.5 del PCAP):

	Lote 1	Lote 2	TOTAL CONTRATO
Valor estimado contrato inicial (art. 101 LCSP)	80.699.541,18 €	119.891.688,81 €	200.591.229,99 €
Modificaciones (20%)	16.139.908,24 €	23.978.337,76 €	40.118.246,00 €
TOTAL	96.839.449,42 €	143.870.026,57 €	240.709.475,99 €

Tabla 1. Desglose valor estimado del contrato.

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto.

Finalmente, el contrato contempla la **revisión de precios** en el apartado “G” del cuadro de características del PCAP, siguiendo los principios y limitaciones recogidos en el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera¹⁰.

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

Enmarcada la licitación mediante los apartados anteriores, se efectuará un análisis técnico de carácter fundamentalmente económico-financiero, que toma como referencia principal el estudio facilitado por la unidad de apoyo técnico

⁹ Por el mismo motivo que en el Lote 1, también en este caso los ingresos por publicidad han sido considerados por la Oficina como un ingreso de carácter fijo.

¹⁰ <https://www.boe.es/eli/es/rd/2018/02/19/75/con>

sobre los elementos que se contienen en el proyecto de contratación presentado por el Consejo Insular de Ibiza.

A partir del mismo, la División de análisis económico y evaluación de los contratos de concesión de la OIReScon ha realizado el análisis que se desarrolla en el siguiente apartado de este informe, centrándose, en primer lugar, en una valoración de los parámetros económicos y del nivel de incertidumbre con la que puede valorarse la estimación de la demanda facilitada, para ambos lotes. Para ello, se han estudiado las condiciones económicas y el sistema de retribución previsto en el PCAP para el contratista.

En segundo lugar, se ha analizado el plazo de duración previsto para el contrato de concesión de servicios, a fin de confirmar si dicho plazo está suficientemente amparado por la normativa que resulta de aplicación.

Posteriormente, se ha estudiado la rentabilidad económico-financiera del proyecto para el contratista.

El desarrollo del análisis se ha completado con la evaluación de la existencia, o no, de transferencia del riesgo operacional al concesionario, en los términos exigidos en los artículos 14 y 15 de la LCSP.

En la evaluación del proyecto se estudia, en su caso, la idoneidad del modelo de concesión para llevar a cabo la realización del objeto del contrato y la razonabilidad de la rentabilidad conforme al riesgo asumido por el concesionario.

El informe finaliza con un apartado de Conclusiones.

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.

A partir de la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, se pueden destacar los siguientes aspectos económicos-financieros, cuya evaluación se irá desarrollando en sucesivos puntos:

- El estudio financiero aportado por el Consejo Insular recoge que la concesión está planteada con una **inversión** asociada total de:
 - **11.152.165,44** euros para el Lote 1
 - **12.900.795,52** euros para el Lote 2.

Dentro de estas inversiones está incluida la compra de material móvil y elementos de propulsión correspondientes (baterías), las instalaciones de carga eléctrica y la compra de inmovilizado y elementos de imagen (vinilado).

Parte de estas inversiones se realizan al inicio del contrato (95,86% en el Lote 1 y 97,12% en el Lote 2), y el resto a final del año 5. El detalle de las inversiones será objeto de estudio en el apartado IV.3 del presente informe.

- Por otro lado, el estudio financiero establece una previsión de ingresos y de gastos para el periodo concesional, distinguiéndose:
 - **Desde la parte de los ingresos**, en relación con el **Lote 1**, estos se componen en un **43,44%** de **ingresos variables**, de los cuales el 4,75% del total de ingresos, serán de origen público procedentes de la bonificación de tarifas que realiza el Consejo Insular, mientras que el 38,69% restante del citado total de ingresos tendrá un origen privado, procedente del pago de las tarifas por utilización del transporte público que asumen directamente los usuarios del servicio. El resto de ingresos, que representan el **56,56%** de los ingresos totales, se han considerado **fijos** por esta Oficina (no dependientes de la demanda del servicio) y son los procedentes de la aportación pública por compensación de déficit (54,42%), la publicidad (1,73%) y el valor residual de ciertos activos (2,41%).

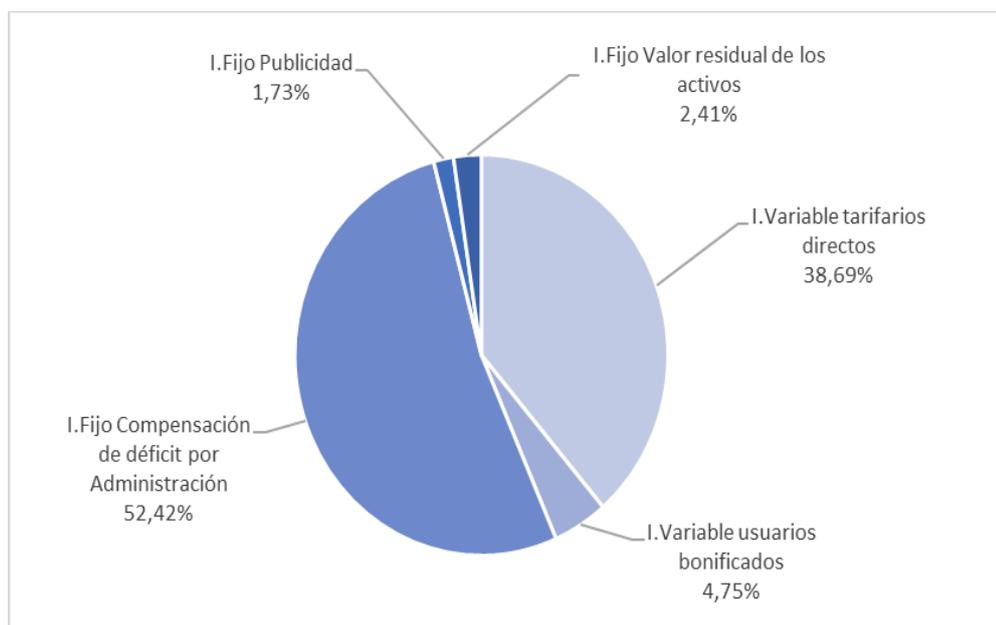


Gráfico 1. Distribución de ingresos, Lote 1.

En relación con el **Lote 2**, el **72,90%** de los ingresos han sido calificados como **variables**, de los cuales el 8,10% del total de ingresos, serán de origen público procedentes de la bonificación de tarifas que realiza el Consejo Insular, mientras que el 64,80% restante del citado total de ingresos tendrá un origen privado, procedentes del pago de las tarifas por utilización del transporte

público que asumen directamente los usuarios del servicio. El resto de ingresos, que representan el **27,10%** de los ingresos totales, se han considerado **fijos** por esta Oficina (no dependientes de la demanda del servicio) y son los procedentes de la aportación pública por compensación de déficit (23,13%), la publicidad (1,99%) y el valor residual de ciertos activos (1,98%).

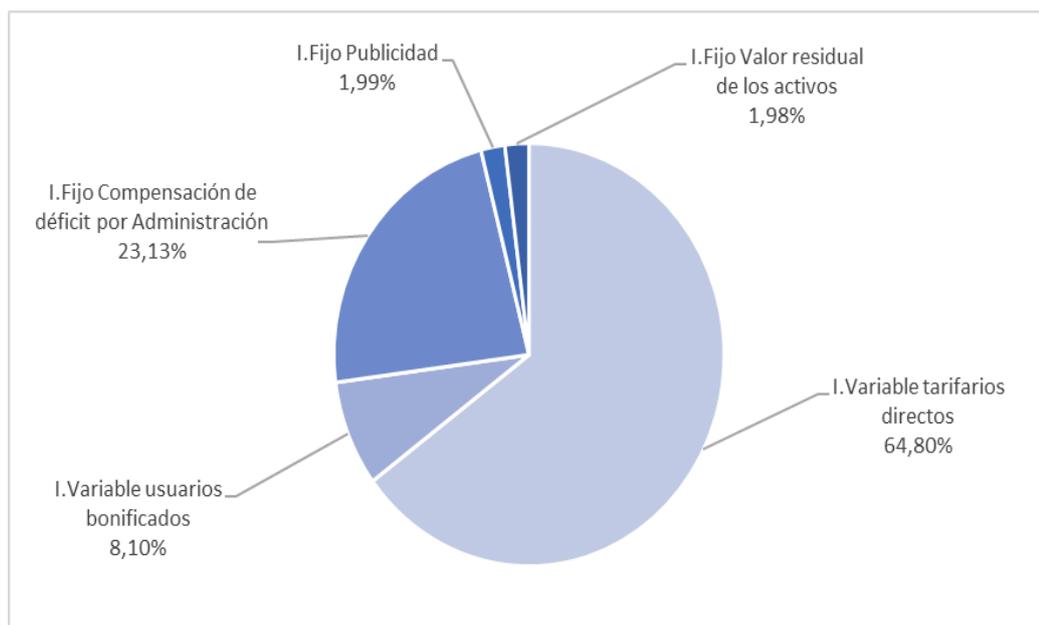


Gráfico 2. Distribución de ingresos, Lote 2.

- **Por el lado de los gastos**, el Consejo Insular, tanto para el Lote 1 como para el Lote 2, ha establecido en el “documento aclaratorio a las incidencias detectadas por la ONE”, que *“los costes del contrato se configuran como FIJOS conceptualmente, en tanto dependen de la realización de las obligaciones del contrato, son costes de producción”*. En efecto, tras el análisis realizado por esta Oficina, se ha decidido configurar el 100% de los costes del contrato como **fijos**, al considerarse esencialmente independientes del volumen de la demanda de los usuarios¹¹.

¹¹ Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio y de las prestaciones objeto de este 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 es así, ya que, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, reparaciones, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe prestarse del mismo modo con independencia de dicho número de viajeros.

2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

2.1. Calidad de la previsión de demanda

Habida cuenta que actualmente la prestación de este servicio se está realizando a través de diversos contratos que abarcan las distintas líneas de servicio, y que además los últimos años han estado condicionados por la pandemia del Covid-19 y por la política de descuentos y bonificaciones aprobada por las Administraciones Públicas para los servicios de transporte, no se cuenta con unos registros de demanda histórica consistentes que puedan utilizarse para estimar la demanda en este proyecto concesional.

Por ello, el Consejo Insular de Ibiza ha elaborado un estudio financiero en el que la **estimación de la demanda** del contrato se ha basado en la elaboración de dos modelos logit de reparto modal¹², uno para la temporada de verano (basado en el mes de julio) y otro para la de invierno (basado en el mes de febrero), sobre los que se han expandido los viajeros y los ingresos al resto de meses del año, según la temporada de que se trate.

Para la realización de estos modelos, el Consejo Insular ha utilizado las siguientes fuentes y metodologías de trabajo:

- Matrices de desplazamientos totales entre zona de transporte obtenidas mediante la demanda registrada del servicio de telefonía móvil para un día tipo laborable del mes de febrero y julio.
- Modelos de red de transporte público y vehículo privado.
- Demanda de transporte público obtenida del Consorcio de Transporte de Mallorca (CTM), a través de cuyo sistema informático se ha gestionado la red de transporte público de las Illes Balears, incluyendo la totalidad del servicio realizado en la isla.
- Datos de tarifa y demanda según tipo de billete entre paradas.
- Datos de tarifa subvencionadas.
- Datos de demanda e ingresos de las líneas nocturnas.

A partir de estos datos, el Consejo Insular ha trabajado en la obtención de la demanda, logrando los siguientes resultados para cada uno de los lotes¹³:

¹² Se trata de una modelización basada en una distribución binomial de la variable, atendiendo a cada uno de los modos de transporte (transporte público y vehículo privado).

¹³ Los trabajos técnicos realizados por la Administración solicitante se resumen en el Anexo II de este informe.

Tipo demanda	Viajes
Diurna	2.059.821
Líneas nocturnas (N y D)	32.103
TOTAL	2.091.924

Tabla 2. Demanda Lote 1.

Tipo demanda	Viajes
Diurna	3.959.672
Líneas nocturnas (N y D)	331.787
TOTAL	4.416.296

Tabla 3. Demanda Lote 2.¹⁴

De acuerdo al estudio económico financiero (página 7) del Consejo Insular el “*volumen total de viajeros constituye el valor que aporta el modelo como **techo de demanda**, cifra correspondiente al valor máximo de captación de viajeros que se asocia a los niveles de oferta de servicio del nuevo contrato y que igualmente resulta compatible con la información obtenida del análisis de los datos de movilidad general y restantes ajustes del modelo, considerando los incrementos asociados a cada tipo de viajeros y al reparto modal considerado. Este valor, como techo de demanda se considera alcanzable a partir del segundo año de vigencia del contrato, y a partir de dicho Año 2 se establece como constante en el modelo construido para el contrato y correspondiente estudio económico asociado*”. El Consejo Insular no prevé variaciones en la demanda, “*cuestión que pasa directamente a formar parte del riesgo de demanda del contrato que se configura como principal elemento caracterizador*”. Serían los “*factores exógenos al sistema de transportes, asociados a variables relacionadas con la fluctuación en la demanda turística de la isla o la implantación de medidas que pudieran modificar los flujos de movilidad y el reparto modal de los mismos a nivel insular (como zonas de bajas emisiones que limiten la circulación de vehículos turismo, etc.)*”.

Como el Consejo Insular ha estimado que este techo de demanda se alcanzará a partir del segundo año del contrato, en el estudio económico elaborado por el

¹⁴ Esta tabla se ha trasladado desde la página 56 del estudio económico. Contiene un error material en los valores por tipo de demanda, ya que $3.959.672+331.787=4.291.459$. Se ha tomado como válida la demanda total recogida en la tabla (4.416.296 viajes), tras verificar que esta es la cifra utilizada por el Consejo Insular en sus cálculos.

propio Consejo se ha imputado un 90% de dicho valor máximo durante el **año 1**, es decir, **1.882.732 viajes** para el Lote 1 y **3.974.666 viajes** para el Lote 2.

La demanda estimada para los años 2 a 10, que se mantiene constante, supone que *“la demanda total anual aumenta en total un 10,7% y los ingresos un 17,5% respecto al año base considerado”*, que es el año 2019. Este incremento deriva del aumento *“de la demanda de movilidad del residente en zonas no turísticas y fuera de la temporada estival (que es donde se ha concentrado el aumento en la oferta del nuevo sistema de transporte), que se asocia a un incremento menos importante de la demanda turística, con un volumen de oferta de servicio y de demanda potencial cercano a su valor de saciedad, ya en el sistema de transportes anterior al nuevo contrato”*.

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación de demanda realizada por el Consejo Insular de Ibiza, que en general se considera ha sido cuantificada con un método adecuado y con razonabilidad suficiente, permitiendo llevar acabo el análisis objeto de este informe.

2.2. Análisis de la estimación de ingresos

Del examen de la documentación incorporada al expediente objeto de estudio, y tras el análisis de la demanda llevado a cabo en el apartado anterior, se concluye que el concesionario tendrá las siguientes fuentes de ingresos:

- 1) Ingresos variables procedentes de la aplicación de las tarifas.

Los ingresos han sido estimados para ambos lotes, según se recoge en el estudio económico, mediante la aplicación de una matriz Origen/Destino de tarifa media a la demanda resultado del modelo de reparto, obteniéndose la recaudación en cada periodo.

Debe destacarse que al permitirse un transbordo bonificado entre líneas en todo el territorio de la isla, y por tanto pudiéndose dar entre los dos lotes que operan simultáneamente, la asignación del ingreso tarifario para cada lote de un mismo viaje con trasbordo entre líneas que pertenecen a lotes distintos (viaje con más de una etapa) se realizará según la distancia recorrida por el usuario en cada línea, asignando siempre un mínimo del 20% del total del billete en caso de que en un viaje concreto no se alcance este porcentaje en el tramo proporcional de un lote, con lo que la asignación del ingreso al otro lote pasaría a ser directamente el 80%.

Con todo ello, los ingresos estimados por pago directo de los usuarios para el **primer año** de contrato serían los siguientes:

	Lote 1	Lote 2
Ingresos por usuarios	2.778.988,15 €	6.884.118,89 €

Tabla 4. Ingresos por pago de usuarios el año 1, Lote1 y Lote 2.

A dichos ingresos hay que añadir los ingresos procedentes de la **bonificación de tarifa**, que igualmente dependen del número de viajeros, pero serán aportados por el Consejo Insular.

Las tarifas bonificadas en vigor en el momento de la elaboración del expediente de contratación, según la documentación aportada, son las siguientes:

- Tarifas bonificadas existentes con anterioridad y cuya vigencia se prevé durante toda la concesión:
 - Tarjeta Joven (bonificada en un 100%)
 - Tarjeta Dorada (bonificada en un 100%)
 - Tarjeta Plata (bonificada en un 50% según usuario)
- Tarifas bonificadas existentes con anterioridad y cuya vigencia se limita exclusivamente al periodo correspondiente al año 2023¹⁵:
 - Tarjeta Monedero (bonificada en un 100%)
 - Tarjeta Monedero Plata (bonificada en un 100%)

En este sentido, sobre la base de viajeros incorporada en el modelo y adoptando los porcentajes de reparto entre los distintos tipos de usuarios del año 2019 (porcentaje de usuarios titulares de tarjetas bonificadas o gratuitas), se han realizado ajustes para obtener el valor estimado de la cuantía de política tarifaria del primer año, que ya incluye el cálculo correspondiente a la nueva tarifa del contrato.

Con estos cálculos, la aportación de política tarifaria estimada para el primer año del contrato es:

	Lote 1	Lote 2
Ingresos por bonificación tarifaria	341.333,94 €	860.839,70 €

Tabla 5. Ingresos por bonificación tarifaria el año 1, Lote 1 y lote 2.

En el apartado 6.3 de estudio económico del proyecto concesional que acompaña el expediente se enuncian las fórmulas para la determinación de la compensación por política tarifaria:

En el año 2023:

¹⁵ Estas bonificaciones, según queda recogido en el estudio económico, no tienen efecto significativo en el cálculo de la aportación de política tarifaria de la administración por corresponderse con los últimos 15 días del año (el contrato se iniciará el 16 de diciembre de 2023 y la gratuidad en los abonos generales finalizará el 31 de diciembre de 2023), coincidente con el momento de menor demanda de movilidad.

$$Db = V * Petm + V * Petti$$

Siendo:

Db: Compensación por política de bonificaciones

V: Viajeros del periodo considerado

Petm: Precio equivalente al de la "Tarjeta monedero" para los usuarios de "Tarjeta joven" y "Tarjeta dorada"

Petti: Precio equivalente a la Tarifa Técnica Inicial (Tti)¹⁶ para los usuarios de la "Tarjeta monedero" y "Tarjeta monedero plata".

A partir del año 2024:

$$Db = V * Petm + V * Petp$$

Siendo:

Db: Compensación por política de bonificaciones.

V: Viajeros del periodo considerado que han hecho uso de cada tipo de título bonificado.

Petm: Precio equivalente al del usuario de "Tarjeta monedero" para los usuarios de la "Tarjeta joven" y "Tarjeta dorada"

Petp: Precio equivalente al del 50% del usuario de "Tarjeta monedero" para los usuarios de la "Tarjeta monedero plata".

Con estas informaciones podemos señalar que los ingresos totales, derivados de la demanda de viajeros, para el primer año del contrato son los siguientes:

	Lote 1	Lote 2
Ingresos por usuarios	2.778.988,15 €	6.884.118,89 €
Ingresos por bonificación tarifaria	341.333,94 €	860.839,70 €
INGRESOS TOTALES POR DEMANDA	3.120.322,09 €	7.744.958,59 €

Tabla 6. Ingresos totales por demanda para el año 1, Lote 1 y Lote 2.

De acuerdo a estos valores, la Tarifa técnica inicial (Tti) para el año base se obtendría de la división de los ingresos totales del primer año entre la demanda de viajeros para el primer año, es decir:

- Lote1: 3.120.322,09 euros / 1.882.732 viajeros = 1,66 €/viajero
- Lote 2: 7.744.958,59 euros / 3.974.666 viajeros = 1,95 €/viajero

¹⁶ La tarifa Técnica Inicial (Tti), es la tarifa media que se obtiene de dividir el total de los ingresos anuales procedentes de los viajes realizados, incluido la bonificación, entre el total de viajeros del año de referencia.

Respecto al total de estos ingresos que proceden de la aplicación de las correspondientes tarifas, el Consejo Insular ha estimado que se incrementarán anualmente un 1% como consecuencia de un incremento anual de las tarifas del mismo porcentaje.

Dicha estimación podría sufrir modificaciones como consecuencia de la aplicación de la fórmula de revisión de precios recogida en el apartado “G” del cuadro de características del contrato del PCAP.¹⁷

2) Ingresos fijos por compensación de déficit del servicio.

La Administración contratante aportará el importe para compensar al concesionario el déficit anual previsto en el modelo económico-financiero de la oferta económica del contrato.

Para la determinación del importe de compensación de déficit, la Administración contratante ha considerado los ingresos por usuarios del servicio más los ingresos derivados de publicidad, a los que ha deducido todos los costes en los que prevé que incurrirá el concesionario incluyendo un beneficio industrial del 6% del total de gastos.

Una vez establecido el importe de compensación de déficit anual según la oferta económica que realizará cada licitador, este ingreso tendrá naturaleza fija (aunque no constante). El concesionario percibirá dicha cantidad con independencia del déficit contable real que se produzca durante la ejecución del contrato de concesión.

Este importe será satisfecho mensualmente a razón de una doceava parte del total de la aportación por déficit del servicio anual establecida, referido al mes anterior.

En la tabla mostrada a continuación se detallan las estimaciones de ingresos por compensación de déficit para cada uno de los años de vigencia de la concesión:

¹⁷ La formulada de revisión de precios ha sido incluida en el Anexo III. Dicha fórmula únicamente será de aplicación a las tarifas del servicio según establece el apartado “G” del cuadro de características del PCAP.

COMPENSACIÓN DE DÉFICIT		
AÑOS	LOTE 1	LOTE 2
AÑO 1	4.587.346,23	3.626.682,20
AÑO 2	4.328.986,68	2.852.782,48
AÑO 3	4.310.052,59	2.805.076,56
AÑO 4	4.302.033,39	2.773.534,97
AÑO 5	4.294.040,35	2.741.896,68
AÑO 6	4.332.402,37	2.788.060,20
AÑO 7	4.309.748,43	2.723.867,79
AÑO 8	4.301.844,46	2.691.952,13
AÑO 9	4.293.973,85	2.659.948,45
AÑO 10	4.286.138,47	2.627.859,08
TOTAL	43.346.566,81	28.291.660,54

Tabla 7. Ingresos por compensación del déficit, Lote 1 y Lote 2.

3) Ingresos fijos por publicidad.

De acuerdo con la documentación aportada en el expediente de concesión, la Administración contratante prevé que el concesionario obtenga unos ingresos adicionales procedente principalmente de la publicidad exterior de los autobuses.

En la cuantificación de estos ingresos se ha tenido en cuenta la previsión de kilómetros anuales que se estima recorrerán los autobuses en servicio (producción comercial), a la que se le aplica un “índice de ingresos según valor de producción” obtenido a partir de la información proporcionada por las auditorías de las empresas operadoras en el año 2019.

	Lote 1	Lote 2
€/km	0,074 €	0,056 €
km	1.815.669	4.092.422
Ingresos por publicidad	134.000,00 €	228.000,00 €

Tabla 8. Ingresos año 1 por publicidad, Lote 1 y Lote 2.

Con respecto a la evolución prevista de estos ingresos por publicidad a lo largo del periodo concesional, la Administración prevé un incremento del 1,39% anual.

Cabe señalar en relación con estos ingresos, que han sido considerados de naturaleza fija de cara a nuestro análisis, en la medida que son independientes de la demanda de usuarios del servicio de autobuses. Sin embargo, dicha consideración no implica la no existencia de riesgo para el concesionario en cuanto a su percepción, al depender los mismos de la propia demanda de publicidad en este medio.

4) Ingresos fijos por los activos con valor residual al final del contrato.

La Administración contratante considera la existencia de un valor residual de los vehículos de la flota, correspondiente a la inversión no amortizada del 20% de su coste. Una vez extinguida la concesión se prevé la reversión de los bienes a la Administración, percibiendo el concesionario un ingreso en concepto del valor residual de dichos activos.

El ingreso se producirá el último año del contrato (año 10), y la cuantía sería la siguiente:

	Lote 1	Lote 2
Ingresos por valor residual	1.989.592,02 €	2.424.660,07

Tabla 9. Ingresos año 10 por valor residual de elementos de activo, Lote 1 y Lote 2.

5) Ingresos totales de la concesión.

Una vez que ha sido analizada la estimación de ingresos que obtendría el concesionario, podemos recoger en el siguiente cuadro la estructura de ingresos totales:

INGRESOS €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	TOTAL	%
Ingresos Previstos	7.841.668,32	7.966.542,59	7.984.512,43	8.013.773,53	8.043.441,03	8.119.847,74	8.135.626,59	8.166.547,49	8.197.897,86	10.219.275,67	82.689.133,26	100%
Ingresos Variables	3.120.322,09	3.501.694,79	3.536.711,74	3.572.078,86	3.607.799,64	3.643.877,64	3.680.316,42	3.717.119,58	3.754.290,78	3.791.833,68	35.926.045,21	43,44%
Ingresos tarifarios directos	2.778.988,15	3.118.642,26	3.149.828,68	3.181.326,97	3.213.140,24	3.245.271,64	3.277.724,36	3.310.501,60	3.343.606,61	3.377.042,68	31.996.073,18	38,69%
Ingresos por bonificación de tarifa	341.333,94	383.052,53	386.883,06	390.751,89	394.659,41	398.606,00	402.592,06	406.617,98	410.684,16	414.791,00	3.929.972,04	4,75%
Ingresos Fijos	4.721.346,23	4.464.847,80	4.447.800,69	4.441.694,67	4.435.641,38	4.475.970,10	4.455.310,17	4.449.427,91	4.443.607,08	6.427.441,99	46.763.088,04	56,56%
Compensación de déficit	4.587.346,23	4.328.986,68	4.310.052,59	4.302.033,39	4.294.040,35	4.332.402,37	4.309.748,43	4.301.844,46	4.293.973,85	4.286.138,47	43.346.566,81	52,42%
Publicidad	134.000,00	135.861,13	137.748,10	139.661,28	141.601,04	143.567,73	145.561,75	147.583,45	149.633,24	151.711,49	1.426.929,21	1,73%
Valor residual activo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.989.592,02	1.989.592,02	2,41%

Tabla 10. Estructura de ingresos totales Lote 1.

INGRESOS €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	TOTAL	%
Ingresos Previstos	11.599.640,79	11.775.513,81	11.817.934,21	11.877.432,68	11.937.757,53	12.076.816,64	12.106.461,81	12.169.335,28	12.233.082,00	14.722.374,17	122.316.348,93	100%
Ingresos Variables	7.744.958,59	8.691.564,64	8.778.480,29	8.866.265,09	8.954.927,74	9.044.477,02	9.134.921,79	9.226.271,01	9.318.533,72	9.411.719,05	89.172.118,92	72,90%
Ingresos tarifarios directos	6.884.118,89	7.725.511,20	7.802.766,31	7.880.793,97	7.959.601,91	8.039.197,93	8.119.589,91	8.200.785,81	8.282.793,67	8.365.621,61	79.260.781,22	64,80%
Ingresos usuarios bonificados	860.839,70	966.053,44	975.713,98	985.471,12	995.325,83	1.005.279,08	1.015.331,88	1.025.485,19	1.035.740,05	1.046.097,45	9.911.337,71	8,10%
Ingresos Fijos	3.854.682,20	3.083.949,17	3.039.453,93	3.011.167,60	2.982.829,79	3.032.339,63	2.971.540,02	2.943.064,27	2.914.548,29	5.310.655,12	33.144.230,00	27,10%
Compensación de déficit	3.626.682,20	2.852.782,48	2.805.076,56	2.773.534,97	2.741.896,68	2.788.060,20	2.723.867,79	2.691.952,13	2.659.948,45	2.627.859,08	28.291.660,54	23,13%
Publicidad	228.000,00	231.166,69	234.377,36	237.632,63	240.933,11	244.279,43	247.672,22	251.112,14	254.599,84	258.135,97	2.427.909,39	1,99%
Compensación final inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.424.660,07	2.424.660,07	1,98%

Tabla 11. Estructura de ingresos totales Lote 2.

Teniendo en cuenta lo expuesto previamente, se observa que, en relación al Lote 1, el **43,44%** de los **ingresos** son variables en función de la **demanda** del servicio, mientras que los ingresos fijos suponen un 56,56% del total (de los cuales el 54,83% son de origen público y el 1,73% restante de origen privado).

En relación con el Lote 2, los **ingresos** variables asociados a la **demanda** representan el **72,90%** del total de ingresos. Los ingresos fijos suponen el 27,10% del total (de los cuales el 25,11% son de origen público y el 1,99% restante de origen privado).

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, esta Oficina considera suficiente la estimación de ingresos realizada por el Consejo Insular de Ibiza, para elaborar el estudio económico.

3. Estimación de inversiones y costes.

A partir del análisis de la documentación del expediente, se determina que el proyecto de concesión requiere, en ambos lotes, la realización de **inversiones** por parte del concesionario para la adquisición de los activos necesarios para la prestación del servicio.

Comenzando por el **Lote 1**, las inversiones que el concesionario deberá de llevar a cabo son las siguientes:

- Inversión en los **vehículos** que conforman la flota, cuantificada en 9.947.960,12 euros, que supone el 89,20% del total de costes de inversión, y cuyo devengo se prevé en el año 0 de la concesión.

Inversión vehículos	Flota total	Precio adquisición sin neumáticos	Coste total
Clase I 8-9 m	4	155.132,38 €	620.529,54 €
Clase I 8-9 m eléctrico	8	380.000,00 €	3.040.000,00 €
Clase I 12-13 m Alta C	7	248.996,80 €	1.742.977,57 €
Clase II 12-13 m	13	228.247,06 €	2.967.211,82 €
Clase II 12-13 m híbrido. Aero	3	297.500,00 €	892.500,00 €
Clase II 12-13 m. Aero	3	228.247,06 €	684.741,19 €
TOTALES	38		9.947.960,12 €

Tabla 12. Inversión en vehículos Lote 1.

- Inversión en **vinilado** de los vehículos, que asciende a 114.000,00 euros y supone el 1,02% del total de costes de inversión. Esta inversión tiene una vida útil de 5 años, pero como inicialmente está incluida en los vehículos, la inversión deberá realizarse únicamente en el año 5 de la concesión.

- Inversión en **instalaciones de conexión eléctrica**, que asciende a 280.000,00 euros (8 unidades con un precio unitario de 35.000 euros), y supone el 2,51% del total de costes de inversión.
- Inversión en **baterías**, cuantificada en 673.205,32 euros, que supone el 6,04% del total de costes de inversión, y que se prevé se realizarán en los años 0 y 5 de la concesión, dado que su vida útil es de 5 años.

Baterías	Año 0	Año 5
Unidades (packs)	13	13
Precio compra	25.000,00 €	26.785,02 €
Años a amortizar	5,00	5,00
Valor residual al final del año	0,0%	0,0%
Inversión baterías	325.000,00 €	348.205,32 €

Tabla 13. Inversión en baterías Lote 1.

- Inversión en **otro inmovilizado**, que asciende a 137.000,00 euros y supone el 1,23% del total de costes de inversión. En cuanto al momento de adquisición, la Administración contratante prevé que se produzca en el año 0 de concesión.

Otro inmovilizado	Flota	Precio adquisición sin neumáticos	Coste total
Furgoneta taller	1	50.000,00 €	50.000,00 €
Turismos inspección	1	25.000,00 €	25.000,00 €
Puente de Lavado	1	62.000,00 €	62.000,00 €
TOTALES			137.000,00 €

Tabla 14. Inversión otro inmovilizado Lote 1.

El importe total estimado de las inversiones correspondientes al Lote 1 asciende a **11.152.165,44 euros**.

En cuanto a la depreciación de los activos, la Administración considera una amortización anual lineal, estimando la existencia de un valor residual al finalizar el contrato únicamente en el caso de los autobuses, cuantificado en un 20% del coste de inversión.

El resto de los activos se amortizarán de forma lineal en el periodo, de forma que no queda valor residual que atribuir a estos bienes.

En la tabla mostrada a continuación se detallan las inversiones a realizar para el Lote 1 distinguiendo por cada grupo de elementos del inmovilizado:

INVERSIÓN	AÑOS AMORT.	INVERSIONES	Valor residual	Año 0	Año 5	TOTAL INVERS.€	%
Tipo de Inmovilizado Material	Periodo de amortización	Descripción del inmovilizado	%	10.689.960,12	462.205,32	11.152.165,44	100%
Elem. Transporte	10	Autobuses	20%	9.947.960,12		9.947.960,12	89,20%
Elem. Transporte	10	Turismo para inspección	0%	25.000,00		25.000,00	0,22%
Elem. Transporte	10	Furgoneta taller	0%	50.000,00		50.000,00	0,45%
Otro inmovilizado material	10	Instalaciones de conexión eléctrica	0%	280.000,00		280.000,00	2,51%
Otro inmovilizado material	5	Baterías	0%	325.000,00	348.205,32	673.205,32	6,04%
Otro inmovilizado material	5	Vinilado	0%		114.000,00	114.000,00	1,02%
Otro inmovilizado material	5	Puente de lavado	0%	62.000,00		62.000,00	0,56%
Inmovilizado total				10.689.960,12	462.205,32	11.152.165,44	100%

Tabla 15. Inversiones en el Lote 1.

Respecto al **Lote 2**, las inversiones necesarias son las siguientes:

- Inversión en los **vehículos** que conforman la flota, cuantificada en 12.123.300,34 euros, que supone el 93,97% del total de costes de inversión, y cuyo devengo se prevé para el año 0 de la concesión.

Inversión vehículos	Flota	Precio adquisición sin neumáticos	Coste total
Clase II 8-9 m	4	155.132,38 €	620.529,54 €
Clase I 8-9 m eléctrico	2	380.000,00 €	760.000,00 €
Clase II 10-11 m	2	191.689,72 €	383.379,45 €
Clase II 12-13 m	17	228.247,06 €	2.929.170,64 €
Clase II 12-13 m. PB	29	228.247,06 €	5.763.238,34 €
Clase II 12-13 m. Aero	6	228.247,06 €	1.369.482,38 €
Clase II 12-13 m híbrido	1	297.500,00 €	297.500,00 €
TOTALES	61		12.123.300,34 €

Tabla 16. Inversión en vehículos Lote 2.

- Inversión en **vinilado** de los vehículos, que asciende a 183.000,00 euros y supone el 1,42% del total de costes de inversión. Esta inversión tiene una vida útil de 5 años, pero como inicialmente está incluida en los

vehículos, la inversión deberá realizarse únicamente en el año 5 de la concesión.

- Inversión en **instalaciones de conexión eléctrica**, que asciende a 70.000,00 euros, y supone el 0,54% del total de costes de inversión.
- Inversión en **baterías**, cuantificada en 362.475,17 euros, que supone el 2,81% del total de costes de inversión, y que se prevé se realizará en los años 0 y 5 de la concesión, dado que su vida útil es de 5 años.

Baterías	Año 0	Año 5
Unidades (packs)	7	7
Precio compra	25.000,00 €	26.785,02 €
Años a amortizar	5,00	5,00
Valor residual al final del año	0,0%	0,0%
Inversión baterías	175.000,00 €	187.495,17 €

Tabla 17. Inversión en baterías Lote 2.

- Inversión en **otro inmovilizado**, que asciende a 162.000,00 euros y supone el 1,26% del total de costes de inversión. En cuanto al momento de adquisición, la Administración contratante prevé que se produzca en el año 0 de concesión.

Otro inmovilizado	Flota	Precio adquisición sin neumáticos	Coste total
Furgoneta taller	1	50.000,00 €	50.000,00 €
Turismos inspección	2	25.000,00 €	50.000,00 €
Puente de Lavado	1	62.000,00 €	62.000,00 €
TOTALES			162.000,00 €

Tabla 18. Inversión otro inmovilizado Lote2.

El importe total estimado de las inversiones correspondientes al Lote 2 asciende a **12.900.795,52 euros**.

Con respecto a la depreciación de los activos, la Administración considera una amortización anual lineal, estimando la existencia de un valor residual al finalizar el contrato únicamente en el caso de los autobuses, cuantificado en un 20% del coste de inversión.

El resto de los activos se amortizarán de forma lineal en el periodo, de forma que no queda valor residual de estos bienes.

En la tabla mostrada a continuación se detallan las inversiones a realizar para el Lote 2, distinguiendo por cada grupo de elementos del inmovilizado:

INVERSIÓN	AÑOS AMORT.	INVERSIONES	Valor residual	Año 0	Año 5	TOTAL INVERS.€	%
Tipo de Inmovilizado Material	Periodo de amortización	Descripción del inmovilizado	%	12.530.300,34	370.475,17	12.900.775,52	100%
Elem. Transporte	10	Autobuses	20%	12.123.300,34		12.123.300,34	93,97%
Elem. Transporte	10	Turismo para inspección	0%	50.000,00		50.000,00	0,39%
Elem. Transporte	10	Furgoneta taller	0%	50.000,00		50.000,00	0,39%
Otro inmovilizado material	10	Instalaciones de conexión eléctrica	0%	70.000,00		70.000,00	0,54%
Otro inmovilizado material	5	Baterías	0%	175.000,00	187.495,17	362.475,17	2,81%
Otro inmovilizado material	5	Vinilado	0%		183.000,00	183.000,00	1,42%
Otro inmovilizado material	5	Puente de lavado	0%	62.000,00		62.000,00	0,48%
Inmovilizado total				12.530.300,34	370.495,17	12.900.795,52	100%

Tabla 19. Inversiones en el Lote 2.

En relación con la estructura de **costes** soportados por el concesionario, y de acuerdo con la respuesta al requerimiento de información adicional, el Consejo Insular de Ibiza ha considerado como **costes fijos la totalidad de los costes** del proyecto concesional, puesto que los mismos son independientes de la evolución que pueda experimentar el volumen de demanda estimada de la concesión.

A continuación, se muestran las partidas de costes previstos en la documentación proporcionada por Consejo Insular:

- **Seguros:** El valor de los seguros ha sido obtenido por el Consejo Insular mediante la consulta con empresas del sector para cada tipo de vehículo y aplicando a su vez los valores de uso equivalente, tal y como se recoge en las siguientes tablas:

SEGUROS	Flota	Coste unitario	Coste total
Clase I 8-9 m	4	2.600,00 €	10.400,00
Clase I 8-9 m eléctrico	8	2.600,00 €	20.800,00
Clase I 12-13 m Alta C	7	4.500,00 €	31.500,00
Clase II 12-13 m	13	3.625,00 €	47.125,00
Clase II 12-13 m híbrido. Aero	3	3.625,00 €	10.875,00
Clase II 12-13 m. Aero	3	3.625,00 €	10.875,00
Flota de apoyo	3	1.000,00	3.000,00
TOTAL	41		134.575

Tabla 20. Gastos de seguros del año1, Lote 1.

SEGUROS	Flota	Coste unitario	Coste total
Clase II 8-9 m	4	2.600,00 €	10.400,00
Clase I 8-9 m eléctrico	2	2.600,00 €	5.200,00
Clase II 10-11 m	2	3.200,00 €	6.400,00
Clase II 12-13 m	17	3.625,00 €	61.625,00
Clase II 12-13 m. PB	29	3.625,00 €	105.125,00
Clase II 12-13 m. Aero	6	3.625,00 €	21.750,00
Clase II 12-13 m híbrido	1	3.625,00 €	3.625,00
Flota de apoyo	4	1.000,00	4.000,00
TOTAL	65		218.125

Tabla 21. Gastos de seguros del año 1, Lote 2.

- **Tributos:** Son aquellas obligaciones fiscales y tributos que debe abonar el operador del servicio para poder circular. En el caso de la flota se considera dentro de ellos a la ITV, según el siguiente esquema de costes extraído del Observatorio de Costes del Transporte de viajeros en autocar del Ministerio de Fomento (OCT):

TRIBUTOS	Flota	Coste tributos	Coste total
Clase I 8-9 m	4	623,84	2.495
Clase I 8-9 m eléctrico	8	623,84	4.991
Clase I 12-13 m Alta C	7	975,88	6.831
Clase II 12-13 m	13	975,88	12.686
Clase II 12-13 m híbrido. Aero	3	975,88	2.928
Clase II 12-13 m. Aero	3	975,88	2.928
Flota de apoyo	3	500,00	1.500,00
TOTAL	41		34.359

Tabla 22. Gastos de tributos del año 1, Lote 1.

TRIBUTOS	Flota	Coste tributos	Coste total
Clase II 8-9 m	4	623,84	2.495
Clase I 8-9 m eléctrico	2	623,84	1.248
Clase II 10-11 m	2	821,42	1.643
Clase II 12-13 m	17	975,88	16.590
Clase II 12-13 m. PB	29	975,88	28.301
Clase II 12-13 m. Aero	6	975,88	5.855
Clase II 12-13 m híbrido	1	975,88	976
Flota de apoyo	4	500,00	2.000,00
TOTAL	65		59.108

Tabla 23. Gatos de tributos del año 1, Lote 2.

- **Rodadura y mantenimiento:** Dentro de estos gastos quedan los siguientes:
 - Gastos de consumo: Se obtienen de multiplicar los diferentes consumos del vehículo: el consumo de energía de propulsión, el consumo adicional y el consumo del inmovilizado.
 - Gastos de mantenimiento y reparación de vehículos: El OCT proporciona un valor en €/km según el tamaño del vehículo. En este caso el Consejo Insular ha estimado un incremento de dichos gastos en un 10% con el fin de aproximar a la realidad de la isla la provisión de elementos de recambio y necesarios para el mantenimiento.
 - Gastos de neumáticos: Se obtiene del producto del kilometraje realizado al año por cada tipo de vehículo por los costes de los neumáticos (extraído del OCT) por el número de neumáticos por

vehículo dividido por la duración media de un neumático (se ha establecido una vida máxima de 70.000 km).

Con todo ello, los gastos de rodadura y mantenimiento de flota del primer año ascienden a:

Gastos por Rodadura y Mantenimiento de Flota	Coste
Consumos	777.174,00 €
Neumáticos	71.388,00 €
Mantenimiento	242.678,65 €
TOTAL	1.091.240,65 €

Tabla 24. Gastos de rodadura y mantenimiento del año 1, Lote 1.

Gastos por Rodadura y Mantenimiento de Flota	Coste
Consumos	1.977.399,77€
Neumáticos	170.856,55€
Mantenimiento	627.319,77€
TOTAL	2.775.576,09€

Tabla 25. Gastos de rodadura y mantenimiento del año 1, Lote 2.

- **Personal:** Incluye el gasto de la empresa en conceptos de personal, incorporando los siguientes:
 - Personal de conducción: Este gasto ha sido calculado conforme al convenio colectivo para el sector del transporte regular de viajeros por carretera de la comunidad autónoma de las Illes Balears para los años 2018 a 2020, aplicando los incrementos salariales derivados del nuevo Convenio firmado en julio de 2022 por el que se establecen unas subidas salariales sobre todos los conceptos a los trabajadores de las empresas de transporte: de forma inmediata subida del 4%, subida del 3,5% en enero de 2023 y del 3% en enero de 2024.
 - Resto de personal: Esta partida considera los gastos del resto de personal necesario para llevar a cabo la explotación del servicio. Igualmente, sobre la base del convenio anterior, se han aplicado los incrementos salariales correspondientes de la aplicación del nuevo convenio firmado en julio de 2022.

- Otros gastos de personal: En este caso, se atiende principalmente a la necesidad de uniforme de ciertos colectivos de los trabajadores y elementos de prevención de riesgos laborales.

Habida cuenta de los expuesto anteriormente, los gastos de personal del primer año ascienden a:

Gastos por Personal	Coste
Personal de conducción	3.098.052,40€
Resto de personal	708.029,34€
Otros gastos de personal	18.900,00€
TOTAL	3.824.981,74€

Tabla 26. Gastos de personal del año 1, Lote 1.

Gastos por Personal	Coste
Personal de conducción	4.432.990,29€
Resto de personal	905.422,72€
Otros gastos de personal	23.100,00€
TOTAL	5.361.513,01€

Tabla 27. Gastos de personal del año 1, Lote2.

- **Instalaciones y suministros**: Comprende los siguientes conceptos:
 - Cocheras y talleres: Incluye el coste del espacio destinado a cocheras según la adscripción de vehículos al contrato. El Consejo Insular ha estimado una necesidad de espacio de cocheras de 90 m² por vehículo en el Lote 1 y de 95 m² en el Lote 2, con un coste de 7 €/m² en ambos lotes.
 - Oficinas y talleres: Incorpora los gastos de alquiler de oficinas y talleres, así como de suministros para el funcionamiento de las mismas.
 - Suministros: Tal concepto engloba el consumo de servicios necesarios para el funcionamiento y gestión del servicio (agua, luz, internet...).

Con todo ello, los gastos en instalaciones y suministros del primer año ascienden a:

Gastos por instalaciones y suministros	Coste
Cocheras	287.280,00€
Talleres	60.000,00€
OAC	24.000,00€
Oficinas administración	24.000,00€
Suministros	20.000,00€
TOTAL	415.280,00€

Tabla 28. Gastos por instalaciones y suministros del año 1, Lote 1.

Gastos por instalaciones y suministros	Coste
Cocheras	423.605,00€
Talleres	60.000,00€
OAC	48.000,00€
Oficinas administración	24.000,00€
Suministros	25.000,00€
TOTAL	580.605,00€

Tabla 29. Gastos por instalaciones y suministros del año 1, Lote 2.

- **Otros gastos de operación:** quedan incluidos los siguientes gastos:
 - Canon por uso de instalaciones: Según se indica en el estudio económico cada concesionario debe abonar un canon por el uso del Centro de Transferencia Intermodal y de Servicios de Eivissa. El importe será fijado conforme a lo establecido en el *Convenio Marco de colaboración entre el Consejo Insular de Eivissa y el ayuntamiento de Eivissa en orden a la puesta en funcionamiento de la estación de autobuses ubicada en el complejo denominado "Centro de Transferencia Intermodal y de Servicios"*.
 - Además, el concesionario del Lote 2 deberá de abonar un canon de 100.000 euros por el uso de la estación de Sant Antoni de Portmany. El convenio está en elaboración.
 - Otros seguros: Engloba otros seguros necesarios para ejercer la actividad y no vinculados a la propia flota, como son los seguros de responsabilidad civil, para PYMES, etc.

- Otros tributos: Este concepto incluye otros impuestos o tributos no vinculados a la propia flota, como son tasas municipales, el IBI, etc.
- Servicios externos y profesionales: Incluye servicios como seguridad, auditoría o servicios profesionales diversos.
- Servicios bancarios: Según los resultados presentados por los actuales prestatarios el gasto ha sido estimado en 5.000 euros anuales.
- Otros gastos de gestión corriente: Este concepto engloba aspectos como la compra de material de oficina, limpieza, etc.
- Información y mantenimiento de paradas: Incluye la limpieza y mantenimiento básico de las paradas y elementos de información en todas las paradas de ambos lotes.
- Publicidad y propaganda: Este concepto incluye las acciones que se puedan llevar a cabo para la promoción y fidelización del cliente.

La cuantificación de estos gastos para el primer año del contrato son los siguientes:

Otros costes	Coste
Canon uso estaciones	470.867,38 €
Información y mantenimiento paradas	47.500,00 €
Otros seguros	4.000,00 €
Otros tributos	10.000,00 €
Servicios externos y bancarios	225.000,00 €
Otros gastos de gestión corriente	24.000,00 €
Publicidad y propaganda	60.000,00 €
Servicios bancarios	5.000,00 €
TOTAL	846.367,38 €

Tabla 30. Otros gastos del año 1, Lote 1.

Otros costes	Coste
Canon uso estaciones	626.755,18 €
Información y mantenimiento paradas	21.600,00 €
Otros seguros	4.000,00 €
Otros tributos	9.000,00 €
Servicios externos y bancarios	169.000,00 €
Otros gastos de gestión corriente	24.000,00 €
Publicidad y propaganda	40.000,00 €
Servicios bancarios	5.000 €
TOTAL	899.355,18 €

Tabla 31. Otros gastos del año 1, Lote 2.

Respecto a la evolución de los gastos durante la duración del contrato, el Consejo Insular de Ibiza ha estimado los siguientes incrementos:

- Los gastos de **personal**, habida cuenta del nuevo convenio alcanzado en julio de 2022, por el que se establecen unas subidas salariales sobre todos los conceptos a los trabajadores de las empresas de transporte: de forma inmediata se estableció una subida del 4%, otra del 3,5% en enero de 2023 y otra del 3% en enero de 2024, que es hasta donde alcanza su aplicación.

Esta partida incluye además otros gastos de personal, relativos a la adquisición de uniformes y a la prevención de riesgos laborales, estimados para el primer año en 18.900 euros, que se actualizan un 1,39% anual.

- Los gastos del canon a abonar por el uso de instalaciones se mantienen **constantes** para todos los años.
- Los gastos de **publicidad** quedan fijados para los tres primeros años en 40.000 euros, 30.000 euros y 25.000 euros respectivamente, para el Lote 1, y en 60.000 euros, 40.000 euros y 20.000 euros para el Lote 2. El resto de años se irán incrementando un 1,39% anual desde la cifra del tercer año, acorde a la evolución ponderada de los elementos de actualización de costes publicada en la Orden HAC/742/0021, de 2 de junio¹⁸.

¹⁸ [Orden HAC/742/2021, de 2 de junio, sobre los índices de precios de la mano de obra y materiales para el tercer trimestre de 2020 y sobre los índices de precios de los materiales específicos de suministros de fabricación de armamento y equipamiento para el mismo periodo, así como sobre los índices de precios de componentes de transporte de viajeros por carretera](#)

- El **resto de gastos** del contrato se irán incrementando un **1,39%** anualmente, conforme a lo establecido en el punto anterior.

En las tablas mostradas a continuación se recoge la estructura de costes prevista durante la vigencia de la concesión para cada uno de los lotes:

[desde enero de 2018, aplicables a la revisión de precios de contratos de las Administraciones Públicas.](#)

COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	TOTAL	%
Costes Previstos	6.399.791,53	6.517.597,45	6.534.550,13	6.562.154,93	6.590.143,14	6.632.405,43	6.647.291,14	6.676.461,80	6.706.037,62	6.736.024,21	66.002.457,39	100%
Costes Fijos	6.399.791,53	6.517.597,45	6.534.550,13	6.562.154,93	6.590.143,14	6.632.405,43	6.647.291,14	6.676.461,80	6.706.037,62	6.736.024,21	66.002.457,39	100%
Seguros	134.575,00	136.444,11	138.339,18	140.260,58	142.208,65	144.183,79	146.186,36	148.216,74	150.275,32	152.362,49	1.433.052,22	2,17%
Tributos	34.358,96	34.836,17	35.320,01	35.810,57	36.307,94	36.812,22	37.323,51	37.841,89	38.367,48	38.900,37	365.879,13	0,55%
Gastos por Rodadura y Mantenimiento de Flota	1.091.240,65	1.106.396,89	1.121.763,63	1.137.343,80	1.153.140,36	1.169.156,32	1.185.394,73	1.201.858,67	1.218.551,28	1.235.475,73	11.620.322,08	17,61%
Gastos por Personal	3.824.981,74	3.939.426,69	3.939.692,84	3.939.962,68	3.940.236,28	3.940.513,67	3.940.794,91	3.941.080,06	3.941.369,18	3.941.662,30	39.289.720,35	59,53%
Instalaciones y suministros	415.280,00	421.047,82	426.895,75	432.824,91	438.836,41	444.931,41	451.111,06	457.376,54	463.729,04	470.169,77	4.422.202,69	6,70%
Otros costes	899.355,18	879.445,76	872.538,71	875.952,40	879.413,50	896.808,02	886.480,58	890.087,90	893.745,33	897.453,55	8.871.280,93	13,44%

Tabla 32. Estructura de costes Lote 1

COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	TOTAL	%
Costes Previstos	9.804.870,37	9.970.788,31	10.010.807,56	10.066.938,19	10.123.848,43	10.212.084,01	10.240.051,15	10.299.365,75	10.359.504,16	10.420.477,84	101.508.735,78	100%
Costes Fijos	9.804.870,37	9.970.788,31	10.010.807,56	10.066.938,19	10.123.848,43	10.212.084,01	10.240.051,15	10.299.365,75	10.359.504,16	10.420.477,84	101.508.735,78	100%
Seguros	189.427,08	192.058,04	194.725,53	197.430,07	200.172,18	202.952,37	205.771,17	208.629,13	211.526,77	214.464,67	2.017.157,00	1,99%
Tributos	51.381,80	52.095,44	52.819,00	53.552,60	54.296,39	55.050,52	55.815,11	56.590,33	57.376,31	58.173,21	547.150,71	0,54%
Gastos por Rodadura y	2.775.576,09	2.814.126,06	2.853.211,44	2.892.839,68	2.933.018,32	2.973.754,99	3.015.057,46	3.056.933,58	3.099.391,32	3.142.438,75	29.556.347,69	29,12%
Gastos por Personal	5.361.513,01	5.521.986,24	5.522.311,53	5.522.641,34	5.522.975,73	5.523.314,76	5.523.658,51	5.524.007,03	5.524.360,38	5.524.718,65	55.071.487,17	54,25%
Instalaciones y suministros	580.605,00	588.669,02	596.845,04	605.134,62	613.539,33	622.060,78	630.700,57	639.460,37	648.341,83	657.346,65	6.182.703,22	6,09%
Otros costes	846.367,38	801.853,52	790.895,02	795.339,89	799.846,48	834.950,60	809.048,32	813.745,32	818.507,55	823.335,92	8.133.889,99	8,01%

Tabla 33. Estructura de costes Lote 2

La distribución de costes a lo largo de la concesión, según la información aportada por el Consejo Insular, se muestra en el siguiente gráfico:

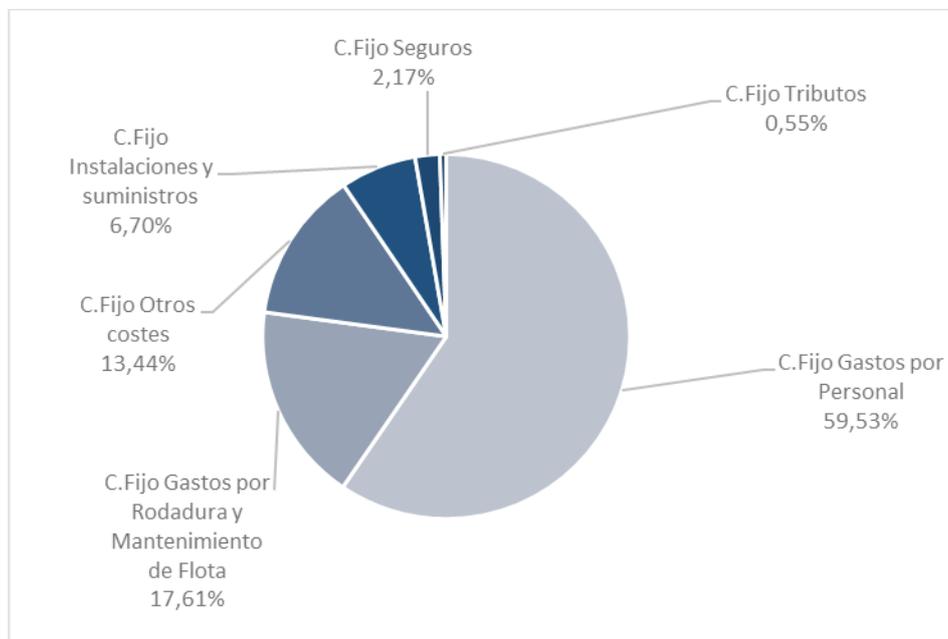


Gráfico 3. Distribución de costes, Lote 1.

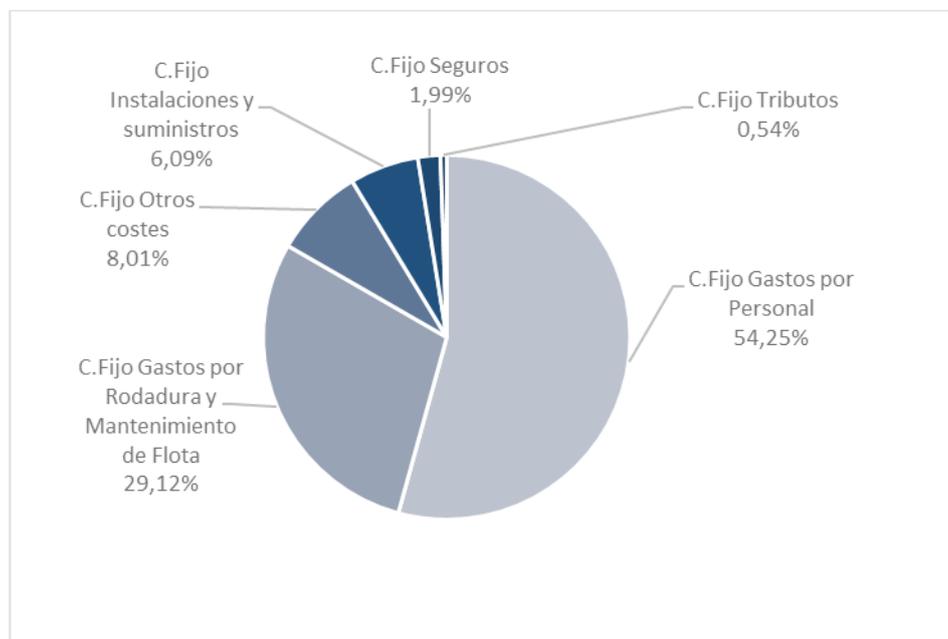


Gráfico 4. Distribución de costes, Lote 2.

En base a la información facilitada por la Administración, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por el Consejo Insular de Ibiza para elaborar el estudio económico.

4. Análisis de sensibilidad entre ingresos variables y costes variables

En este apartado se llevará a cabo un análisis de los escenarios planteados por el Consejo Insular de Ibiza, así como los elaborados por parte de esta Oficina.

El análisis se realizará primero del Lote 1 y seguidamente del Lote 2.

4.1. Análisis escenarios del Lote 1.

1) Escenario base.

A continuación, se analiza el escenario base esperado y considerado como más probable por la Administración contratante para el Lote 1, cuyas hipótesis son:

- La concesión se plantea con una vigencia de 10 años.
- La Tarifa técnica inicial (Tti) correspondiente al Lote 1 para el primer año de concesión es de 1,66€/viajero.
- Se prevé la revisión de precios una vez transcurridos dos años desde la formalización del contrato, basada en los incrementos de los costes del servicio.
- Se considera un incremento de demanda de viajeros del 10% en el segundo año de contrato respecto al primero, manteniéndose constante la misma a partir del segundo año durante toda la vigencia de la concesión.
- Se prevé un incremento de los ingresos consecuencia del incremento de las tarifas (1% anual).
- Se consideran unos ingresos fijos a percibir anualmente de la Administración contratante en concepto de compensación del déficit estimado del servicio.
- Se prevé un incremento de los ingresos adicionales por publicidad de un 1,39% anual a lo largo de la vigencia de la concesión.
- Se prevé un incremento de los costes durante la vigencia de la concesión, en los términos analizados con anterioridad.
- Se estima una inversión inicial de 10.689.960,12 euros, y una reinversión en el año 5 de 462.205,32 euros, amortizándose los activos de forma lineal.
- La Administración considera un valor residual de los vehículos de la flota del 20% de su coste de adquisición, suponiendo un ingreso para el concesionario por importe de 1.989.592,02 euros al finalizar el periodo concesional.

A partir del escenario base planteado por el Consejo Insular de Ibiza, esta Oficina ha aplicado las siguientes modificaciones:

- No incluir como gasto la amortización de los activos de la concesión.
- No incluir los gastos financieros.
- Calcular la tasa de descuento conforme al 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 española¹⁹, tal y como se recoge seguidamente.

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
<i>dic-22</i>	<i>ene-23</i>	<i>feb-23</i>	<i>mar-23</i>	<i>abr-22</i>	<i>may-22</i>
3,11	3,22	3,39	3,44	3,41	3,41

Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)	5,33%
--	--------------

Tabla 34. Cálculo de la tasa de descuento aplicable.

Se muestra el escenario base elaborado:

¹⁹ <https://www.boe.es/eli/es/rd/2017/02/03/55/con>

			Año										
% TOTAL		Inicio del periodo de concesión	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
100,00%	82.689.133,26	Ingresos Previstos	0,00	7.841.668,32	7.966.542,59	7.984.512,43	8.013.773,53	8.043.441,03	8.119.847,74	8.135.626,59	8.166.547,49	8.197.897,86	10.219.275,67
43,45%	35.926.045,21	Ingresos Variables	0,00	3.120.322,09	3.501.694,79	3.536.711,74	3.572.078,86	3.607.799,64	3.643.877,64	3.680.316,42	3.717.119,58	3.754.290,78	3.791.833,68
56,55%	46.763.088,04	Ingresos Fijos	0,00	4.721.346,23	4.464.847,80	4.447.800,69	4.441.694,67	4.435.641,38	4.475.970,10	4.455.310,17	4.449.427,91	4.443.607,08	6.427.441,99
100,00%	-66.002.457,39	Costes Previstos	0,00	-6.399.791,53	-6.517.597,45	-6.534.550,13	-6.562.154,93	-6.590.143,14	-6.632.405,43	-6.647.291,14	-6.676.461,80	-6.706.037,62	-6.736.024,21
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-66.002.457,39	Costes Fijos	0,00	-6.399.791,53	-6.517.597,45	-6.534.550,13	-6.562.154,93	-6.590.143,14	-6.632.405,43	-6.647.291,14	-6.676.461,80	-6.706.037,62	-6.736.024,21
16.686.675,86	Resultado operativo	0,00	1.441.876,79	1.448.945,14	1.449.962,30	1.451.618,59	1.453.297,89	1.487.442,31	1.488.335,45	1.490.085,69	1.491.860,24	3.483.251,46	
20,18%	Rentabilidad operativa		18,39%	18,19%	18,16%	18,11%	18,07%	18,32%	18,29%	18,25%	18,20%	34,09%	
-9.162.573,42	Amortización	0,00	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	
7.524.102,45	Resultado Operativo Neto	0,00	539.339,98	546.408,33	547.425,50	549.081,78	550.761,08	557.464,43	558.357,58	560.107,82	561.882,37	2.553.273,58	
9,10%	Rentabilidad Operativa Neta		6,88%	6,86%	6,86%	6,85%	6,85%	6,87%	6,86%	6,86%	6,85%	24,98%	
Tasa de Descuento :		5,33%											
16.686.675,86	Flujos de caja Operativos	0,00	1.441.876,79	1.448.945,14	1.449.962,30	1.451.618,59	1.453.297,89	1.487.442,31	1.488.335,45	1.490.085,69	1.491.860,24	3.483.251,46	
-11.152.165,44	Inversiones	-10.689.960,12	0,00	0,00	0,00	0,00	-462.205,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
5.534.510,42	Flujos de Caja con inversión	-10.689.960,12	1.441.876,79	1.448.945,14	1.449.962,30	1.451.618,59	991.092,56	1.487.442,31	1.488.335,45	1.490.085,69	1.491.860,24	3.483.251,46	
1.284.365,49	Flujos de Caja Descontados	-10.689.960,12	1.368.913,69	1.306.013,83	1.240.796,21	1.179.354,00	764.458,29	1.089.250,14	1.034.751,91	983.545,76	934.887,56	2.072.354,20	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-10.689.960,12	-9.321.046,43	-8.015.032,60	-6.774.236,39	-5.594.882,38	-4.830.424,09	-3.741.173,95	-2.706.422,04	-1.722.876,28	-787.988,72	1.284.365,49	

Tabla 35. Escenario base, Lote 1.

Los indicadores económico-financieros para el escenario base del Lote 1 son los siguientes:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	16.686.675,86	RESULTADO OPERATIVO
	20,18%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	1.284.365,49	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	10	PAY-BACK DESCONTADO
	9,10%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	7,53%	TIR

Tabla 36. Indicadores financieros del escenario base, Lote 1.

A partir de lo anterior, es posible concluir que en condiciones normales de funcionamiento concesionario podría recuperar las inversiones en el año 10 de concesión, resultando una **TIR del 7,53%**.

2) Punto muerto del escenario base.

Desde el escenario base ajustado, esta oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional, es decir, aquel descenso de la demanda de los servicios objeto del contrato que provoque una reducción de los ingresos que hiciesen que la rentabilidad económico financiera del proyecto fuese cero y, por tanto, un eventual descenso mayor de dicha demanda conllevaría pérdidas para el concesionario.

Este punto muerto se alcanza cuando la **demanda desciende un 4,74%**. Esto supone una disminución en el número de viajeros de 89.242 en el primer año, y de 99.157 en cada uno de los siguientes años del periodo concesional.

Este escenario, cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV, se resume a continuación.

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	14.985.577,62	RESULTADO OPERATIVO
	18,50%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	264,21	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	N/A	PAY-BACK DESCONTADO
	7,19%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	5,33%	TIR

Tabla 37. Indicadores financieros del escenario punto muerto, Lote1.

Del análisis realizado se puede concluir que variaciones negativas limitadas en la demanda del servicio podrían provocar que el concesionario incurriese en pérdidas y no recuperase la inversión efectuada.

Se recuerda que la estimación de demanda del escenario base es un 10,7% superior a la del año de referencia, 2019. Por consiguiente, con una demanda como la del 2019 el contrato de concesión no sería rentable porque se estaría por debajo del punto muerto.

3) Escenarios alternativos planteados por el Consejo Insular de Ibiza y revisados por la Oficina.

En el estudio económico aportado en el expediente, el Consejo Insular ha llevado a cabo un análisis de sensibilidad considerando variaciones en los siguientes parámetros para establecer los escenarios:

- Variaciones en los ingresos derivadas de variaciones en la demanda estimada respecto al escenario base: -20%, -10%, +10% y +20%.
- Variaciones en el ingreso al final del contrato por el valor residual de los activos de transporte: -100%, -50%, +50% y +100%.
- Variaciones en los costes de los elementos de producción con traslado a las tarifas a través del procedimiento de revisión de precios: +20%, +10% y -10%
- Variaciones en los costes de los elementos de producción sin traslado a las tarifas a través del procedimiento de revisión de precios: +20%, +10% y -10%.

	ESCENARIOS				
	MUY PESIMISTA	PESIMISTA	PROYECTO	OPTIMISTA	MUY OPTIMISTA
Ingresos	$Ip+Ip*(-20\%)$	$Ip+Ip*(-10\%)$	Ip	$Ip+Ip*10\%$	$Ip+Ip*20\%$
Valor residual	$VRp+VRp*(-100\%)$	$VRp+VRp*(-50\%)$	VRp	$VRp+VRp*50\%$	$VRp+VRp*100\%$
Costes y traslado a tarifas	$Cp+Cp*(20\%)$	$Cp+Cp*(10\%)$	Cp	$Cp+Cp*(-10\%)$	$Cp+Cp*(-10\%)$
Costes sin traslado a tarifas	$Cp+Cp*(20\%)$	$Cp+Cp*(10\%)$	Cp	$Cp+Cp*(-10\%)$	$Cp+Cp*(-10\%)$

Tabla 38. Escenarios alternativos presentados por el Consejo Insular de Ibiza.

En donde:

Ip: son los ingresos totales del proyecto.

VRp: es el valor residual de los activos para el último año del proyecto.

Cp: es el valor de los costes del proyecto.

Los escenarios alternativos planteados por el Consejo Insular de Ibiza no son consistentes con algunas de las hipótesis de su propio estudio económico financiero, como a continuación se analiza.

Revisión de escenarios alternativos de variación de la demanda:

Como se expone seguidamente los escenarios con incremento de demanda no parecen una alternativa lógica a las hipótesis de estimación del modelo base y los escenarios con los descensos planteados de demanda aportan poco al análisis del contrato de concesión.

- Escenarios basados en un incremento de la demanda de usuarios: de acuerdo con el estudio económico aportado en el expediente, la demanda ha sido estimada por la Administración contratante mediante el modelo logit y través del software EMME. El “*volumen total de viajeros constituye el valor que aporta el modelo como techo de demanda, cifra correspondiente al valor máximo de captación de viajeros que se asocia a los niveles de oferta de servicio del nuevo contrato y que igualmente resulta compatible con la información obtenida del análisis de los datos de movilidad general y restantes ajustes del modelo*”. El escenario base se ha elaborado considerando que su estimación descansa en el “techo de demanda”. El Consejo Insular no considera razonable que “*se vayan a alcanzar niveles de demanda de viajeros superiores a los establecidos en el mencionado techo de demanda*”.

En consecuencia, no es coherente con el estudio económico aportado que se produzcan escenarios en los que, en condiciones normales de

funcionamiento, la demanda sea superior al techo de demanda calculado en el modelo del contrato de concesión.

- Escenarios basados en un descenso de la demanda de usuarios: una vez analizado el punto muerto del escenario base, que se alcanza con una caída del 4,74% de la demanda (en el Lote 1), los escenarios de caídas superiores (-10% y -20%) aportan poco al análisis del contrato de concesión más allá de situaciones con rentabilidades inferiores a las del punto muerto.

Revisión de escenarios alternativos de ingresos al final del contrato por variación del valor residual de los activos:

En los **escenarios alternativos de ingresos al final del contrato por variación del valor residual** de los activos no se aporta la motivación de su ocurrencia.

No obstante, para completar el análisis económico se ha elaborado como **escenario alternativo** aquel en el que **no se produzca ningún ingreso por los activos al término del contrato de concesión**. De esta forma se puede estudiar esta situación extrema, valorando que pudiera darse cualquier escenario intermedio.

Las hipótesis de este escenario²⁰ son las del escenario base del Lote 1, a excepción de la partida del valor residual que se ha estimado en cero euros.

Los indicadores financieros de este escenario son los siguientes:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	14.697.083,84	RESULTADO OPERATIVO
	18,21%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	100.661,28	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	10,00	PAY-BACK DESCONTADO
	6,86%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	5,52%	TIR

Tabla 39. Indicadores financieros del escenario pesimista valor residual cero, Lote 1.

Tal y como se observa, en el caso de no recibirse al finalizar la concesión ningún ingreso por los activos, el **VAN** del proyecto se reduce considerablemente,

²⁰ El desarrollo de este escenario queda recogido en el Anexo V de este Informe.

pasando de los 1.284.365,49 euros del escenario base a **100.661,28 euros**, obteniéndose una **TIR del 5,52%**.

En esta situación la economía del proyecto resultaría sensiblemente afectada aun sin alcanzar una situación de punto muerto anteriormente analizada.

Revisión de escenarios alternativos de variación de costes:

El Cuadro de características del contrato del PCAP, en el apartado G, prevé la revisión de precios, aplicable mediante la fórmula establecida una vez transcurridos dos años desde la formalización del contrato.

Los escenarios planteados, con variación de costes, con y sin traslado a las tarifas, no han sido relacionados con la citada fórmula de revisión de precios.

Por consiguiente, esta Oficina no ha considerado estos escenarios y como alternativa ha procedido a analizar un escenario de variación de costes corrigiendo el traslado de estas variaciones a las tarifas del servicio aplicando la correspondiente fórmula de revisión de precios.

Para la determinación de este escenario se han obtenido en primer lugar las previsiones de inflación para España realizadas por el Fondo Monetario Internacional, siendo el organismo que más previsiones a largo plazo publica, ya que llegan hasta el año 2028²¹, fijando para el resto de años una inflación del 2%, de acuerdo con el objetivo de política monetaria del Banco Central Europeo:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Inflación España	-	-	3,2%	2,0%	1,8%	1,7%	1,7%	2,0%	2,0%	2,0%

Tabla 40. Previsiones de inflación.

Dichas previsiones han sido utilizadas para actualizar las partidas de costes del contrato de concesión, y posteriormente trasladar a los ingresos tarifarios a través de la fórmula de revisión de precios que se recoge en el Anexo III de este Informe, transcurridos dos años desde la formalización del contrato. Tras la aplicación de dicha fórmula las tarifas a aplicar con la citada previsión de inflación serían las siguientes:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Tarifa técnica	1,66 €	1,67 €	1,71 €	1,73 €	1,75 €	1,76 €	1,78 €	1,80 €	1,82 €	1,85 €
Incremento de tarifa	-	1,00%	1,92%	1,20%	1,08%	1,02%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%

Tabla 41. Tarifas tras la aplicación de la fórmula de revisión, Lote 1.

Los indicadores financieros resultantes de este escenario²² son los siguientes:

²¹ Datos extraídos de la página del FMI: <https://www.imf.org/external/datamapper/PCPIPCH@WEO/ESP?zoom=ESP&highlight=ESP>

²² El desarrollo de este escenario queda recogido en el Anexo VI de este Informe

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	16.040.413,47	RESULTADO OPERATIVO
	19,29%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	820.919,86	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	10,00	PAY-BACK DESCONTADO
	8,27%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	6,75%	TIR

Tabla 42. Indicadores financieros escenario variación de costes, Lote 1.

A partir de los resultados obtenidos se aprecia que, en caso de un incremento de los costes del servicio, basado en las previsiones de inflación disponibles a la fecha, se produciría respecto al del escenario base una reducción del VAN en 463.445,63 euros, manteniéndose el proyecto con rentabilidad positiva para el concesionario, aunque más reducida que en el escenario base.

4) Resumen de los escenarios analizados, Lote 1.

A continuación, se presenta una tabla resumen con los indicadores económico-financieros de los diferentes escenarios analizados en este Informe, en relación con el Lote 1:

ESCENARIOS				
Origen:	Administración			Propuestos
Indicadores del proyecto	Base	Punto muerto (-4.74%)	Escenario pesimista de Valor residual	Escenario pesimista de variación de costes
Resultado operativo	16.686.675,86	14.985.577,62	14.697.083,84	16.040.413,47
Rentabilidad operativa	20,18%	18,50%	18,21%	19,29%
Resultado neto	7.524.102,45	5.823.004,21	5.534.510,42	6.877.840,06
Rentabilidad neta	9,10%	7,19%	6,86%	8,27%
Valor actual neto (VAN)	1.284.365,49	264,21	100.661,28	820.919,86
Tasa interna de retorno (TIR)	7,53%	5,33%	5,52%	6,75%
Payback (PRI)	10	N/A	10	10

Tabla 43. Resumen de los indicadores financieros de los escenarios analizados, Lote 1.

4.2. Análisis escenarios del Lote 2.

1) Escenario base.

De forma similar al análisis del Lote 1, se analiza el escenario base esperado y considerado como más probable por la Administración contratante para el Lote 2, cuyas hipótesis son:

- La concesión se plantea con una vigencia de 10 años.
- La Tarifa técnica inicial (Tti) correspondiente al Lote 2 para el primer año de concesión es de 1,95 €/viajero.
- Se prevé la revisión de precios una vez transcurridos dos años desde la formalización del contrato, basada en los incrementos de los costes del servicio.
- Se considera un incremento de demanda de viajeros del 10% en el segundo año de contrato respecto al primero, manteniéndose constante

la misma a partir del segundo año durante toda la vigencia de la concesión.

- Se prevé un incremento de los ingresos consecuencia del incremento de los precios (1% anual).
- Se consideran unos ingresos fijos a percibir anualmente de la Administración contratante en concepto de compensación de déficit del servicio.
- Se prevé un incremento de los ingresos adicionales por publicidad de un 1,39% anual a lo largo de la vigencia de la concesión.
- Se prevé un incremento de los costes durante la vigencia de la concesión en los términos analizados con anterioridad.
- Se estima una inversión inicial de 12.530.300,34 euros, y una reinversión en el año 5 de 370.495,17 euros, amortizándose los activos de forma lineal.
- La Administración considera un valor residual de los vehículos de la flota del 20% de su coste de adquisición, suponiendo un ingreso para el concesionario por importe de 2.424.660,07 euros al finalizar el periodo concesional.

A partir del escenario base planteado por el Consejo Insular de Ibiza, esta Oficina ha aplicado las siguientes modificaciones:

- No incluir como gasto la amortización de los activos de la concesión.
- No incluir los gastos financieros.
- Calcular la tasa de descuento conforme al 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, tal y como se recoge seguidamente (ya calculado en el análisis realizado para el Lote 1).

Se muestra el escenario base elaborado:

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Inicio del periodo de concesión	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	122.316.348,93	Ingresos Previstos	0,00	11.599.640,79	11.775.513,81	11.817.934,21	11.877.432,68	11.937.757,53	12.076.816,64	12.106.461,81	12.169.335,28	12.233.082,00	14.722.374,17
72,90%	89.172.118,92	Ingresos Variables	0,00	7.744.958,59	8.691.564,64	8.778.480,29	8.866.265,09	8.954.927,74	9.044.477,02	9.134.921,79	9.226.271,01	9.318.533,72	9.411.719,05
27,10%	33.144.230,00	Ingresos Fijos	0,00	3.854.682,20	3.083.949,17	3.039.453,93	3.011.167,60	2.982.829,79	3.032.339,63	2.971.540,02	2.943.064,27	2.914.548,29	5.310.655,12
100,00%	-101.508.735,78	Costes Previstos	0,00	-9.804.870,37	-9.970.788,31	-10.010.807,56	-10.066.938,19	-10.123.848,43	-10.212.084,01	-10.240.051,15	-10.299.365,75	-10.359.504,16	-10.420.477,84
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-101.508.735,78	Costes Fijos	0,00	-9.804.870,37	-9.970.788,31	-10.010.807,56	-10.066.938,19	-10.123.848,43	-10.212.084,01	-10.240.051,15	-10.299.365,75	-10.359.504,16	-10.420.477,84
20.807.613,15	Resultado operativo	0,00	1.794.770,42	1.804.725,50	1.807.126,65	1.810.494,49	1.813.909,10	1.864.732,63	1.866.410,66	1.869.969,53	1.873.577,84	4.301.896,33	
17,01%	Rentabilidad operativa		15,47%	15,33%	15,29%	15,24%	15,19%	15,44%	15,42%	15,37%	15,32%	29,22%	
-10.476.135,45	Amortización	0,00	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	
10.331.477,70	Resultado Operativo Neto	0,00	766.706,39	776.661,47	779.062,63	782.430,46	785.845,08	797.569,57	799.247,59	802.806,47	806.414,78	3.234.733,27	
8,45%	Rentabilidad Operativa Neta		6,61%	6,60%	6,59%	6,59%	6,58%	6,60%	6,60%	6,60%	6,59%	21,97%	
Tasa de Descuento :		5,33%											
20.807.613,15	Flujos de caja Operativos	0,00	1.794.770,42	1.804.725,50	1.807.126,65	1.810.494,49	1.813.909,10	1.864.732,63	1.866.410,66	1.869.969,53	1.873.577,84	4.301.896,33	
-12.900.795,52	Inversiones	-12.530.300,34	0,00	0,00	0,00	0,00	-370.495,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7.906.817,63	Flujos de Caja con inversión	-12.530.300,34	1.794.770,42	1.804.725,50	1.807.126,65	1.810.494,49	1.443.413,93	1.864.732,63	1.866.410,66	1.869.969,53	1.873.577,84	4.301.896,33	
2.561.987,15	Flujos de Caja Descontados	-12.530.300,34	1.703.949,89	1.626.698,20	1.546.437,38	1.470.919,38	1.113.346,82	1.365.538,86	1.297.605,32	1.234.291,84	1.174.094,31	2.559.405,50	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-12.530.300,34	-10.826.350,45	-9.199.652,25	-7.653.214,87	-6.182.295,49	-5.068.948,68	-3.703.409,81	-2.405.804,49	-1.171.512,66	2.581,65	2.561.987,15	

Tabla 44. Escenario base, Lote 2.

Los indicadores económico-financieros para el escenario base del Lote 2 son los siguientes:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	20.807.613,15	RESULTADO OPERATIVO
	17,01%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	2.561.987,15	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	9,00	PAY-BACK DESCONTADO
	8,45%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	9,00%	TIR

Tabla 45. Indicadores financieros del escenario base, Lote 2.

A partir de lo anterior, es posible concluir que, en condiciones normales de funcionamiento, el concesionario podría recuperar las inversiones a lo largo de la vigencia de la concesión, siendo el proyecto viable, resultando una **TIR del 9,00%**.

2) Punto muerto del escenario base.

Desde el escenario base ajustado, esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional, es decir, aquel descenso de la demanda de los servicios objeto del contrato que provoque una reducción de los ingresos que hiciesen que la rentabilidad económico financiera del proyecto fuese cero y, por tanto, un eventual descenso mayor de dicha demanda conllevaría pérdidas para el concesionario.

Este punto muerto se alcanza cuando la **demanda desciende un 3,81%**. Esto supone una disminución en el número de viajeros de 151.435 en el primer año, y de 168.261 en cada uno de los siguientes años del periodo concesional.

Este escenario, cuyo detalle puede consultarse en el Anexo VII, se resume a continuación.

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	17.413.722,30	RESULTADO OPERATIVO
	14,64%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	54,24	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	N/A	PAY-BACK DESCONTADO
	5,83%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	5,33%	TIR

Tabla 46. Indicadores financieros del escenario punto muerto, Lote 2.

Del análisis realizado se puede concluir que variaciones negativas limitadas en la demanda del servicio podrían provocar que el concesionario incurriese en pérdidas y no recuperase la inversión efectuada.

Se recuerda que la estimación de demanda del escenario base es un 10,7% superior a la del año de referencia, 2019. Por consiguiente, con una demanda como la del 2019 el contrato de concesión no sería rentable porque se estaría por debajo del punto muerto.

3) Escenarios alternativos planteados por el Consejo Insular de Ibiza y revisados por la Oficina.

El Consejo Insular de Ibiza para el Lote 2 ha realizado un análisis de sensibilidad similar al del Lote 1, por lo que la revisión y estudio realizada previamente para el Lote 1 es válida para el Lote 2.

Se plantean seguidamente los escenarios alternativos para el Lote 2 analizados por esta Oficina.

Escenario alternativo sin ingreso por los activos al final del contrato de concesión.

Para la elaboración de este escenario²³ se han mantenido las premisas consideradas en el escenario base del Lote 2, a excepción de la partida del valor residual que se ha estimado en cero euros.

Los indicadores financieros de este escenario son los siguientes:

²³ El desarrollo de este escenario queda recogido en el Anexo VIII de este Informe.

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	18.382.953,08	RESULTADO OPERATIVO
	15,33%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	1.119.439,99	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	9	PAY-BACK DESCONTADO
	6,59%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	7,13%	TIR

Tabla 47. Indicadores financieros del escenario pesimista valor residual cero, Lote 2.

Tal y como se observa, en caso de no producirse un ingreso por el valor residual de los activos al finalizar la concesión, el **VAN** del proyecto se reduce considerablemente, pasando de 2.561.987,15 euros del escenario base a 1.119.439,99 euros, obteniéndose una TIR del 7,13%.

En esta situación la economía del proyecto resultaría sensiblemente afectada, aun sin alcanzar una situación de punto muerto anteriormente analizada.

Escenario alternativo de variación de costes.

Esta Oficina ha analizado un escenario de variación de costes con el traslado de estas variaciones a las tarifas del servicio a través de la correspondiente fórmula de revisión de precios.²⁴

A partir de las previsiones de inflación indicadas anteriormente para el Lote 1, se ha procedido a actualizar los costes del servicio del Lote 2.

A continuación, se han trasladados dichas variaciones a los ingresos tarifarios empleando la fórmula de revisión de precios, cuya fórmula se recoge en el Anexo III de este Informe, transcurridos dos años desde la formalización del contrato. Tras aplicar la fórmula de revisión resultan las siguientes tarifas:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Tarifa técnica	1,66 €	1,67 €	1,71 €	1,73 €	1,75 €	1,76 €	1,78 €	1,80 €	1,82 €	1,85 €
Incremento de tarifa	-	1,00%	1,92%	1,20%	1,08%	1,02%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%

Tabla 48. Tarifas tras la aplicación de la fórmula de revisión, Lote 2.

²⁴ El desarrollo de este escenario queda recogido en el Anexo IX de este Informe.

Los indicadores financieros resultantes de este escenario son los siguientes:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	19.628.709,68	RESULTADO OPERATIVO
	15,90%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	1.714.127,99	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	10	PAY-BACK DESCONTADO
	7,42%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	7,84%	TIR

Tabla 49. Indicadores financieros escenario variación de costes, Lote 2.

A partir de los resultados obtenidos se aprecia que, en caso de un incremento de los costes del servicio, basado en las previsiones de inflación disponibles a la fecha, la TIR obtenida sería del 7,42%, manteniéndose el proyecto con rentabilidad positiva para el concesionario.

4) Resumen de los escenarios analizados, Lote 2.

A continuación, se presenta una tabla resumen con los indicadores económico-financieros de los diferentes escenarios analizados en este informe en relación con el Lote 2.

ESCENARIOS				
Origen:	Administración			Propuestos
Indicadores del proyecto	Base	Punto muerto (-3.81%)	Escenario pesimista de Valor residual	Escenario pesimista de variación de costes
Resultado operativo	20.807.613,15	17.413.722,30	18.382.953,08	19.628.709,68
Rentabilidad operativa	17,01%	14,64%	15,33%	15,90%
Resultado neto	10.331.477,70	6.937.586,85	7.906.817,63	9.152.574,23
Rentabilidad neta	8,45%	5,83%	6,59%	7,42%
Valor actual neto (VAN)	2.561.987,15	54,24	1.119.439,99	1.714.127,99
Tasa interna de retorno (TIR)	9,00%	5,33%	7,13%	7,84%
Payback (PRI)	9	N/A	9	10

Tabla 50. Resumen de los indicadores financieros de los escenarios analizados, Lote 2.

5. Revisión del plazo establecido para el proyecto.

Como ya se ha señalado, el período de **duración** previsto en la documentación remitida por la entidad proponente para cada uno de los Lotes, Lote 1 y Lote 2, es de **10 años**.

Dicha duración resulta conforme con el marco regulado en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, el cual en su artículo 4, apartado 3, señala:

“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar y 15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.

En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de

viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos”.

En base al citado Reglamento, el Consejo Insular de Ibiza plantea una duración del contrato de 10 años, sin estar éste vinculado ni relacionado con las inversiones a realizar por el concesionario y, por lo tanto, sin que sea necesario justificar dicho plazo en base al periodo de recuperación de las misma.

No obstante, tal y como ya se ha puesto de manifiesto en el cálculo de los indicadores del escenario base de ambos lotes, esta Oficina ha calculado el período de recuperación de la inversión para el lote 1 en diez años, y para el lote 2 en nueve años, siguiendo 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. Si se realizara una valoración conjunta de ambos lotes el período de recuperación de la inversión alcanzaría los diez años, ya que el VAN negativo acumulado en el año nueve del lote 1 es muy superior (787.988,72 euros) al VAN positivo acumulado en el año nueve que se alcanza en el lote 2 (2.581,65 euros), por lo que dicha recuperación no se produciría en conjunto hasta alcanzar el décimo año.

6. Análisis de transferencia de riesgo operacional.

El artículo 15 de la LCSP define el contrato de concesión de servicios como aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contraprestación venga constituida, bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato, o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio. El segundo apartado de este artículo, señala además que el derecho de explotación de los servicios debe implicar la transferencia al concesionario del riesgo operacional, en los términos señalados para el contrato de concesión de obras en el apartado cuarto del artículo 14 de la propia LCSP.

Siguiendo este último precepto, la transferencia al concesionario del riesgo operacional en la explotación de un servicio debe abarcar el riesgo de demanda o de suministro, o ambos, entendiendo por riesgo de demanda el que se debe a la demanda real del servicio objeto del contrato y el riesgo de suministro el relativo al suministro de los servicios objeto del contrato, en particular el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda.

Además, en virtud del apartado cuarto de este mismo artículo: *“Se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación de las obras que sean objeto de la concesión. La parte de los riesgos transferidos al concesionario debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida*

potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable.”

El riesgo operacional supone la asunción por el operador de la responsabilidad sobre los aspectos técnicos, financieros y de gestión del servicio, más allá del riesgo y ventura inherente a un contrato público, sin que existan mecanismos de compensación por los que el poder público garantice un nivel de beneficios o la ausencia de pérdidas.

Tras el análisis de la demanda prevista en este proyecto, de los ingresos de la concesión y de los costes del proyecto, en varios escenarios, se realizan las siguientes observaciones:

- **La demanda del servicio tiene un alto grado de incertidumbre debido a que este contrato de concesión**, dividido en dos lotes, **ofrecerá un servicio de transporte nuevo en Ibiza**. El estudio del contrato de concesión se ha realizado partiendo de una demanda estimada mediante un modelo (logit de reparto modal), pero ni se dispone de experiencia previa del servicio ni de datos históricos.
- **La demanda estimada por el Consejo Insular de Ibiza es el “techo de demanda”**, por lo que no se estiman escenarios con ingresos superiores a los de los escenarios base analizados. La estimación de demanda incorporada en escenario base es un 10,7% superior a la del 2019, año de referencia.
- El contrato de concesión tiene riesgo de demanda, que se concreta en la estructura de ingresos y costes de la concesión. Los ingresos variables, dependientes de la demanda, son:
 - En el Lote 1, 35.926.045,21 €, que suponen el 43,44% de todos los ingresos.
 - En el Lote 2, 89.172.118,92 €, que suponen el 72,90% de todos los ingresos.
- **El punto muerto en ambos lotes está próximo a los escenarios base** (delimitados sustantivamente como techo de demanda, como se indica), considerando las condiciones normales de funcionamiento. La rentabilidad económica financiera del contrato sería cero con un descenso de la demanda de los viajeros:
 - Del 4,74% en el Lote 1.
 - Del 3,81% en el Lote 2.
- El riesgo de la obtención de ingresos al final del contrato por los activos con valor residual es relevante para la economía del contrato, dado que si no se consiguen los ingresos estimados por el Consejo Insular la

probabilidad de rebasar el punto muerto aumenta debido a que la TIR del contrato de concesión desciende significativamente:

- Desde el 7,53% al 5,52% en el Lote 1.
 - Desde el 9,0% hasta el 7,13% en el Lote 2.
- La totalidad de los costes estimados para el contrato de concesión son fijos debido a que, una vez establecidos los compromisos del servicio, los costes no varían con la demanda de los usuarios. Por ello es imprescindible para que cada uno de los lotes del contrato sean rentables conseguir un nivel de ingreso variable, dependiente de la demanda, superior al del punto muerto.
- El riesgo de suministro existe, aunque es menos relevante, dado que está parcialmente mitigado por la fórmula contenida en la cláusula “G. Revisión de precios” del PCAP. El concesionario puede soportar subidas de costes superiores a las estimadas en el escenario base y mantener cierta rentabilidad del contrato de concesión.

En consecuencia, se considera que en este contrato **se produce la transferencia de riesgo operacional al contratista**, fundamentalmente riesgo de demanda, dado que el concesionario está expuesto a las incertidumbres del mercado y no tiene garantizada la cobertura de sus costes ante variaciones probables de la demanda tal y como se ha puesto de manifiesto en los párrafos precedentes.

A continuación, se muestra la estructura de ingresos y costes de esta concesión para el escenario base analizado:

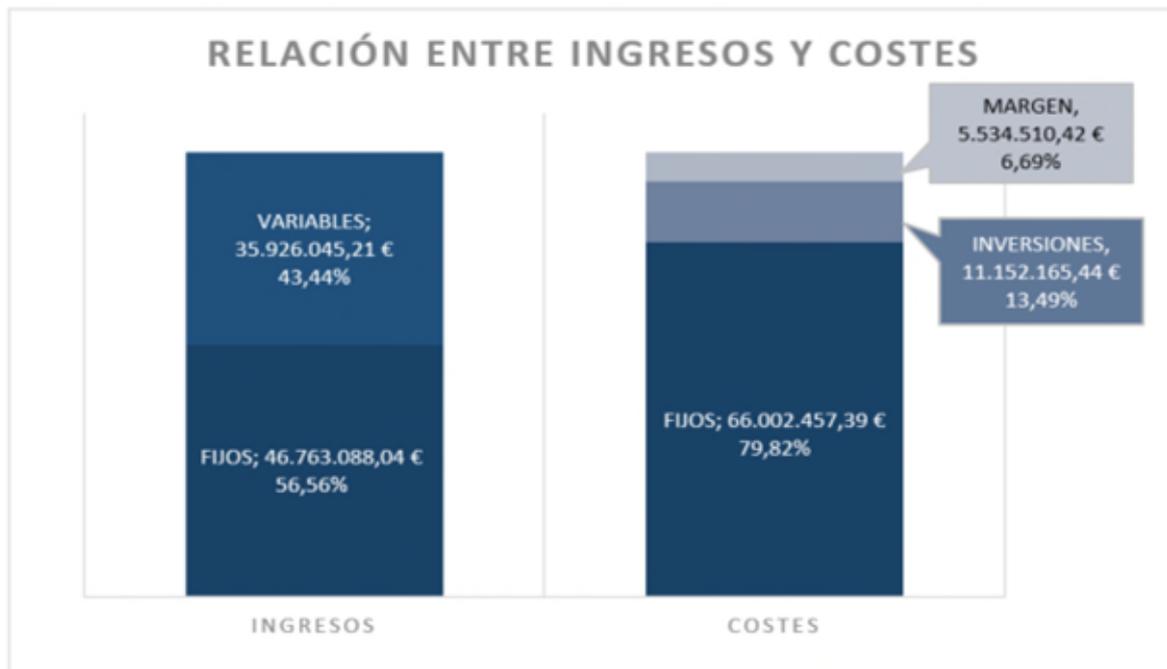


Ilustración 1. Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base, Lote 1.

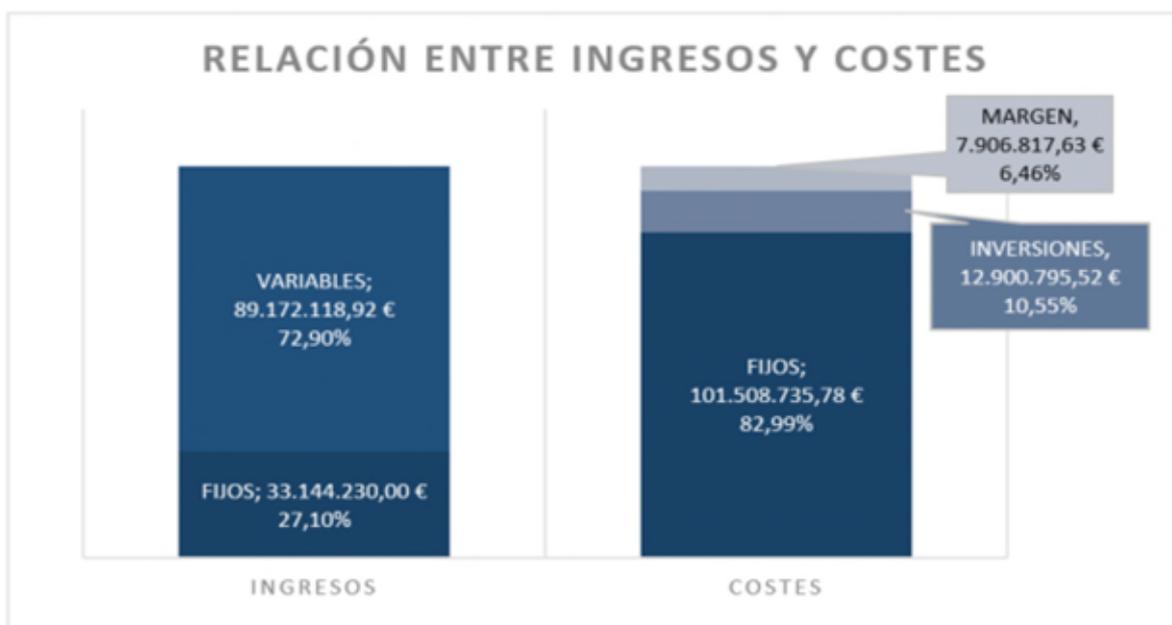


Ilustración 2. Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base, Lote 2.

Bajo estas hipótesis se puede concluir que existe la suficiente incertidumbre como para entender, de acuerdo a lo establecido en la Ley, que **existe transferencia de riesgo operacional y que éste no es meramente nominal o desdeñable**, con lo que el uso de la tipología de contrato de concesión de servicio estaría justificado para la prestación de este servicio.

V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el presente análisis, procede realizar la evaluación sobre dos ejes fundamentales del proyecto: la idoneidad del modelo de concesión y la razonabilidad de la rentabilidad relacionada con el nivel de riesgo que deberá asumir el concesionario.

1. Idoneidad del modelo de concesión

El objetivo principal a alcanzar con este contrato es la prestación del servicio de transporte regular de viajeros por carretera de la Isla de Eivissa, mediante dos lotes diferenciados: “Lote 1: Metropolitano de Eivissa” y “Lote 2: Isla de Eivissa”.

El Consejo Insular de Ibiza tiene atribuida la competencia en materia de transporte terrestre en virtud del artículo 70.10 de la Ley orgánica 1/2007, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears²⁵, y el artículo 4 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transporte terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears²⁶. El Consejo Insular de Ibiza carece de los medios personales y materiales para poder llevar a cabo una gestión directa del servicio, por lo que han de contratarse los servicios de una o unas empresas privadas especializadas en la prestación de este servicio que cuenten con dichos medios especializados.

En relación con el estudio de viabilidad, el artículo 247 de la LCSP establece que debe incluirse la justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión frente a otros tipos contractuales.

A pesar de no haber introducido un análisis cuantitativo²⁷ acerca de la idoneidad de la utilización de la concesión como modelo de contratación para el proyecto, debe tenerse en cuenta que se trata de un servicio público cuya necesidad está acreditada, y la documentación aportada justifica la idoneidad del modelo de concesión

Tras revisar la documentación del expediente, puede concluirse que las características del proyecto encajan con los requisitos y las previsiones establecidas en el artículo 15 de la LCSP, por lo que puede emitirse una opinión favorable acerca de la idoneidad de la utilización del contrato de concesión de servicios.

²⁵ <https://www.boe.es/eli/es/lo/2007/02/28/1/con>

²⁶ <https://www.boe.es/eli/es-ib/l/2014/06/20/4/con>

²⁷ En general, esta Oficina considera que un buen método para llevarlo a cabo es utilizar instrumentos de cuantificación como puede ser el comparador del sector público.

2. Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto.

Tal y como se ha expuesto en el análisis de escenarios, a los 10 años de concesión se tiene:

- Con el Lote 1 un VAN de 1.284.365,49 euros, una TIR del 7,53% y una inversión de 11.152.165,44 euros.
- Con el Lote 2 un VAN de 2.561.987,15 euros, una TIR del 9,00% y una inversión de 12.900.795,52 euros.

El punto muerto está próximo a los escenarios base, obteniéndose una rentabilidad económico-financiera nula con una tasa de descuento del 5,33%, si se produjera un descenso en la demanda de:

- Un 4,74% en el Lote 1.
- Un 3,81% en el Lote 2.

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Consejo Insular de Ibiza, se considera que la rentabilidad económico-financiera del proyecto y resto de indicadores económicos se podrían considerar dentro de los límites de la sostenibilidad conforme a una duración de 10 años de la concesión.

VI. CONCLUSIONES.

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formula por el Consejo Insular de Ibiza y a la información incluida en a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del *contrato de concesión para la prestación del servicio regular permanente de uso general de transporte interurbano de viajeros por carretera de la isla de Eivissa*, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- En relación con la documentación aportada y las estimaciones tanto de demanda e ingresos como de inversiones y costes, con las puntualizaciones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este informe, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en la Orden ONE.
- En cuanto al plazo previsto para el contrato, a la vista de lo establecido en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, en su artículo 4, apartado 3, así como del período de recuperación de la inversión calculado según lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, esta

Oficina no plantea objeciones al plazo de 10 años de duración de la concesión propuesto por la Administración contratante.

- Respecto al riesgo operacional transferido al concesionario, de acuerdo con la información facilitada, se puede concluir que no es desdeñable en condiciones normales de funcionamiento. El concesionario está expuesto a las incertidumbres del mercado y no tiene garantizada la cobertura de sus costes, por lo que puede obtener rentabilidades negativas con variaciones normales de la demanda que reduzcan sus niveles de ingresos. Todo esto, habiendo tenido en consideración la configuración de los ingresos, procedentes tanto del Consejo Insular de Ibiza como de terceros, y de los costes e inversiones a los que tiene que hacer frente el concesionario.
- Teniendo en cuenta los riesgos e incertidumbres expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Consejo Insular de Ibiza, se considera que la rentabilidad económico-financiera del proyecto y resto de indicadores económicos se podrían entender dentro de los límites de la sostenibilidad con el riesgo asumido en la concesión durante los 10 años de plazo máximo de la misma.

ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA

1. Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día 22 de marzo de 2023:

- Solicitud de informe a la ONE.
- Propuesta inicio de expediente 2023/00001654A
- Anuncio previo DOUE licitación de transporte.
- Convenio de colaboración firmado entre el Consell Insular d'Eivissa y el Ayuntamiento de Eivissa para la integración del proyecto de transporte urbano municipal en la licitación del nuevo contrato de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de la isla de Eivissa.
- Lote 1. Proyecto del transporte metropolitano de Eivissa, junto con los siguientes anexos:
 - Anexo I. Líneas
 - Anexo II. Paradas
 - Anexo III. Expediciones
 - Anexo IV. Horarios
 - Anexo V. Planos
 - Anexo VI. Especificaciones técnicas vehículos
 - Anexo VII. Calidad y gestión
 - Anexo VIII. Manual de identidad corporativa
- Lote 2. Proyecto del transporte metropolitano de Eivissa, junto con los siguientes anexos:
 - Anexo I. Líneas
 - Anexo II. Paradas
 - Anexo III. Expediciones
 - Anexo IV. Horarios
 - Anexo V. Planos
 - Anexo VI. Especificaciones técnicas vehículos
 - Anexo VII. Calidad y gestión
 - Anexo VIII. Manual de identidad corporativa
- Anuncio BOIB aprobación definitiva del Proyecto de prestación del servicio regular permanente de uso general de transporte de viajeros por carretera de la Isla de Eivissa.
- Pliego de cláusulas administrativas particulares.

- Informe del servicio jurídico del pliego de cláusulas administrativas particulares.
- Lote 1. Pliego de prescripciones técnicas del transporte metropolitano, que incluye la siguiente documentación:
 - Anexo I. Líneas
 - Anexo II. Paradas
 - Anexo III. Expediciones
 - Anexo IV. Horarios
 - Anexo V. Planos
 - Anexo VI Especificaciones técnicas vehículos
 - Anexo VII. Calidad y gestión
 - Anexo VIII. Manual de identidad corporativa
 - Anexo IX. Tarifas
 - Anexo X. Tecnología embarcada y SAE
- Lote 2. Pliego de prescripciones técnicas del transporte metropolitano, que incluye la siguiente documentación:
 - Anexo I. Líneas
 - Anexo II. Paradas
 - Anexo III. Expediciones
 - Anexo IV. Horarios
 - Anexo V. Planos
 - Anexo VI Especificaciones técnicas vehículos
 - Anexo VII. Calidad y gestión
 - Anexo VIII. Manual de identidad corporativa
 - Anexo IX. Tarifas
 - Anexo X. Tecnología embarcada y SAE
- Estudio económico financiero del contrato, para ambos lotes. Incluye las siguientes tablas:
 - Tablas cálculos económicos. Lote 1 Metropolitano
 - Tablas cálculos económicos. Lote 1 Metropolitano. Firmado
 - Tabla Lote 1. PDF
 - Tablas cálculos económicos. Lote 2 Isla Ibiza
 - Tablas cálculos económicos. Lote 2 Isla Ibiza. Firmado
 - Tabla resumen Lote 2 PDF
 - Tabla aportaciones CIE al contrato
- Informe sobre las repercusiones del contrato previsto sobre los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.
- Solicitudes retención de crédito:

- Retención de crédito Lote 1 Transporte metropolitano 2023
- Retención de crédito Lote 1 Transporte metropolitano futuros
- Retención de crédito Lote 2 Transporte metropolitano 2023
- Retención de crédito Lote 2 Transporte metropolitano futuros
- Cláusulas ambientales.
- Cláusulas sociales.
- Memoria explicativa y justificativa del contrato:
 - Lote 1. Tabla económica oferta licitador. EXCEL.
 - Lote 1. Tabla económica oferta licitador. PDF.
 - Lote 2. Tabla económica oferta licitador. EXCEL.
 - Lote 2. Tabla económica oferta licitador. PDF
- Resolución de inicio del Consejero Ejecutivo del Departamento de Hacienda, gestión económica, Deportes y Juventud.
- 2. Documentación facilitada el día 25 de mayo de 2023, tras requerimiento de información realizado por la ONE:**
- (NUEVO) Pliego de cláusulas administrativas particulares.
- (NUEVO) Informe del servicio jurídico del pliego de cláusulas administrativas particulares.
- (NUEVO) Lote 1. Pliego de prescripciones técnicas del transporte metropolitano, que incluye la siguiente documentación:
 - Anexo I. Líneas
 - Anexo II. Paradas
 - Anexo III. Expediciones
 - Anexo IV. Horarios
 - Anexo V. Planos
 - Anexo VI Especificaciones técnicas vehículos
 - Anexo VII. Calidad y gestión
 - Anexo VIII. Manual de identidad corporativa
 - Anexo IX. Tarifas
 - Anexo X. Tecnología embarcada y SAE
- (NUEVO) Lote 2. Pliego de prescripciones técnicas del transporte metropolitano, que incluye la siguiente documentación:
 - Anexo I. Líneas
 - Anexo II. Paradas
 - Anexo III. Expediciones
 - Anexo IV. Horarios

- Anexo V. Planos
- Anexo VI Especificaciones técnicas vehículos
- Anexo VII. Calidad y gestión
- Anexo VIII. Manual de identidad corporativa
- Anexo IX. Tarifas
- Anexo X. Tecnología embarcada y SAE
- (NUEVO) Estudio económico financiero del contrato, para ambos lotes. Incluye las siguientes tablas:
 - Tablas cálculos económicos. Lote 1 Metropolitano
 - Tablas cálculos económicos. Lote 1 Metropolitano. Firmado
 - Tabla Lote 1. PDF
 - Tablas cálculos económicos. Lote 2 Isla Ibiza
 - Tablas cálculos económicos. Lote 2 Isla Ibiza. Firmado
 - Tabla resumen Lote 2 PDF
 - Tabla aportaciones CIE al contrato
- (NUEVO) Solicitudes retención de crédito:
 - Retención de crédito Lote 1 Transporte metropolitano 2023
 - Retención de crédito Lote 1 Transporte metropolitano futuros
 - Retención de crédito Lote 2 Transporte metropolitano 2023
 - Retención de crédito Lote 2 Transporte metropolitano futuros
- (NUEVO) Memoria explicativa y justificativa del contrato:
 - Lote 1. Tabla económica oferta licitador. EXCEL.
 - Lote 1. Tabla económica oferta licitador. PDF.
 - Lote 2. Tabla económica oferta licitador. EXCEL.
 - Lote 2. Tabla económica oferta licitador. PDF

ANEXO II: TRABAJOS REALIZADOS PARA LA OBTENCIÓN DE LA DEMANDA Y LOS INGRESOS

Obtención de las demandas de proyecto (*información extraída del Estudio Económico Financiero, página 2 y siguientes*):

1. Ajuste de las matrices de demanda de desplazamientos totales en la isla según los datos de telefonía móvil para 34 zonas de transporte. Estas matrices se ajustaron según demandas del aeropuerto, para finalmente trabajar con matrices de 35 zonas con el aeropuerto como zona singular. A partir de aquí, todos los trabajos de evaluación de demanda del modelo logit para evaluar el potencial de captación de demanda se ha basado en esta zonificación.

2. Obtención de la matriz diaria de transporte público para ambos escenarios como elemento de ajuste del escenario base del modelo logit de reparto modal.

Debido a que la matriz del CTM es una matriz de viajes entre paradas y no zonas, se realizaron ajustes en la matriz diaria obtenida del CTM en base a la matriz de telefonía, para lograr una matriz de viajes y entre zonas.

3. Creación de un modelo de red a través de EMME, que se trata de un software especializado de amplio uso que desarrolla un sistema integral de modelización de demanda de viajes utilizado para pronosticar el transporte a nivel urbano, regional y nacional. Sobre ese modelo de red construido en EMME, obtención de los niveles de servicio para cada modo, en el cálculo de las matrices de utilidades y ajuste del escenario base del modelo de reparto para ambos escenarios.

La bondad de los niveles de servicio utilizados para el modelo de transporte público se ajustó mediante la comparativa de la demanda real por línea vs la demanda asignada según matrices obtenidas para cada escenario.

4. Ajuste del modelo logit de reparto modal para el escenario base en ambos escenarios (invierno y verano) mediante la obtención de las funciones de utilidad de cada modo. Como parámetros del nivel de servicio, dichas funciones, definitivamente incluyeron para cada modo y par OD (Origen/Destino):

- Vehículo privado: Tiempo de viaje y coste.

- Transporte público: tiempo, coste, frecuencia (primera espera), nº transbordos y tiempo de espera en transbordo.

5. Obtención de los parámetros de cálculo de las utilidades para el escenario con proyecto y aplicación del modelo logit para la obtención de las demandas definitivas por modo para ambos escenarios, verano e invierno.

6. Obtención del reparto de la demanda entre lotes mediante la identificación de la probabilidad del uso de las diferentes líneas según OD. Mediante la aplicación de estos porcentajes para cada OD se obtienen el número de viajeros de cada lote (incluyendo aquellos que realizan etapas entre uno y otro lote sobre los cuales se repartirá el ingreso según la distancia realizada en cada línea con un mínimo de percepción).

7. Una vez obtenidas las matrices diarias de demanda por lote se ha realizado el proceso de expansión a meses tipo de verano e invierno y a la demanda anual definitiva. Para ello:

a. Se obtuvieron las matrices mensuales del CTM (aplicando los mismos ajustes para la obtención de matrices de viaje) y se obtuvieron los factores de expansión por OD de demanda diaria a demanda mensual.

b. Expansión de la demanda del mes tipo a la temporada, febrero respecto temporada de invierno y julio respecto temporada de verano según la demanda anual desglosada por meses, y obtención de la demanda anual definitiva mediante la suma de ambas temporadas.

c. Suma de la demanda de las líneas nocturnas, excluida del modelo de reparto.

Obtención de los ingresos del proyecto:

Para la obtención de los ingresos de proyecto, los pasos seguidos han sido

1. Obtención de las demandas y recaudación entre paradas mediante la asignación de viajeros por tipo de billete entre paradas. Ajuste para el escenario con proyecto mediante los ajustes en el sistema e incrementos de las tarifas previstos.

2. Obtención de las demandas y recaudación entre zonas de transporte mediante la asignación de parada vs. zona de transporte. Para ello se multiplica la demanda según tipo de billete por el precio del billete (obtenido del CTM) para cada par OD de paradas.

La suma de la demanda total y la recaudación para una misma OD permite obtener el valor agregado de recaudación y demanda y por tanto la tarifa media para los viajes realizados en un mismo OD.

Este resultado se ajusta para el escenario base con el fin de valorar su funcionamiento y se utiliza con las nuevas tarifas para el escenario futuro, obteniendo así el valor de la tarifa media entre un mismo OD.

3. Cálculo de la recaudación mensual según las demandas obtenidas anteriormente. Es decir, se obtiene la recaudación con proyecto mediante la

multiplicación de las demandas futuras por la tarifa media calculada para cada OD.

4. Reparto de la recaudación (ingreso resultado de dividir por el IVA), según lotes con los porcentajes utilizados anteriormente.

5. Expansión de la recaudación mensual obtenida a temporada según el factores actuales para líneas tipo “similares”.

6. Obtención de la recaudación anual mediante la suma de: las temporadas invierno y verano, recaudación de las líneas nocturnas y los ingresos por aportación del Consell Insular a tarifas bonificadas para cada lote.

ANEXO III: FÓRMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS

Extraído de la cláusula “G. REVISIÓN DE PRECIOS” del PCAP.

De acuerdo con lo establecido en el 103.4 y 5 de la LCSP no procederá la revisión de precios hasta transcurridos dos años desde la formalización del contrato mismo, siempre que la adjudicación se produzca en el plazo de tres meses desde la finalización del plazo de presentación de ofertas, o respecto a la fecha en que termine dicho plazo de tres meses si la adjudicación se produce con posterioridad, de acuerdo con el apartado 4 del artículo 103 la LCSP.

De acuerdo con el citado Real Decreto 75/2018 de 19 de febrero, el presente contrato se revisará con la siguiente fórmula polinómica y con el procedimiento y requisitos indicadas en la legislación de referencia:

Fórmula 2. Ruta con autocar, recorrido medio y uso de estación

$$Kt = 0,27 \cdot \frac{PR_t}{PR_o} + 0,05 \cdot \frac{MP_t}{MP_o} + 0,04 \cdot \frac{MR_t}{MR_o} + 0,02 \cdot \frac{N_t}{N_o} + 0,04 \cdot \frac{CE_t}{CE_o} + \left(0,22 \cdot (1 - X) \cdot \frac{G_t}{G_o} \right) + 0,36$$

Los símbolos que representan sus respectivos índices de precios en dicha fórmula, serán los siguientes:

PR: Costes de Personal de Conducción.

MP: Costes de Mantenimiento de vehículos - mano de obra.

MR: Costes de Mantenimiento de vehículos - repuestos.

N: Costes de Neumáticos.

CE: Costes por Canon de Estación.

G: Costes de Gasóleo de Automoción.

ANEXO IV: LOTE 1, ESCENARIO PUNTO MUERTO

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Inicio del periodo de concesión	Año									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	80.988.035,02	Ingresos Previstos	0,00	7.693.921,07	7.800.737,34	7.817.049,13	7.844.635,59	7.872.611,71	7.947.310,14	7.961.363,61	7.990.541,88	8.020.132,19	10.039.732,35
42,26%	34.224.946,97	Ingresos Variables	0,00	2.972.574,84	3.335.889,54	3.369.248,44	3.402.940,92	3.436.970,33	3.471.340,03	3.506.053,43	3.541.113,97	3.576.525,11	3.612.290,36
57,74%	46.763.088,04	Ingresos Fijos	0,00	4.721.346,23	4.464.847,80	4.447.800,69	4.441.694,67	4.435.641,38	4.475.970,10	4.455.310,17	4.449.427,91	4.443.607,08	6.427.441,99
100,00%	-66.002.457,39	Costes Previstos	0,00	-6.399.791,53	-6.517.597,45	-6.534.550,13	-6.562.154,93	-6.590.143,14	-6.632.405,43	-6.647.291,14	-6.676.461,80	-6.706.037,62	-6.736.024,21
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-66.002.457,39	Costes Fijos	0,00	-6.399.791,53	-6.517.597,45	-6.534.550,13	-6.562.154,93	-6.590.143,14	-6.632.405,43	-6.647.291,14	-6.676.461,80	-6.706.037,62	-6.736.024,21
14.985.577,62	Resultado operativo	0,00	1.294.129,54	1.283.139,90	1.282.499,00	1.282.480,66	1.282.468,57	1.314.904,70	1.314.072,47	1.314.080,08	1.314.094,57	3.303.708,13	
18,50%	Rentabilidad operativa		16,82%	16,45%	16,41%	16,35%	16,29%	16,55%	16,51%	16,45%	16,38%	32,91%	
-9.162.573,42	Amortización	0,00	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	
5.823.004,21	Resultado Operativo Neto	0,00	391.592,73	380.603,09	379.962,19	379.943,85	379.931,76	384.926,83	384.094,59	384.102,20	384.116,70	2.373.730,26	
7,19%	Rentabilidad Operativa Neta		5,09%	4,88%	4,86%	4,84%	4,83%	4,84%	4,82%	4,81%	4,79%	23,64%	
Tasa de Descuento :	5,33%												
14.985.577,62	Flujos de caja Operativos	0,00	1.294.129,54	1.283.139,90	1.282.499,00	1.282.480,66	1.282.468,57	1.314.904,70	1.314.072,47	1.314.080,08	1.314.094,57	3.303.708,13	
-11.152.165,44	Inversiones	-10.689.960,12	0,00	0,00	0,00	0,00	-462.205,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
3.833.412,18	Flujos de Caja con inversión	-10.689.960,12	1.294.129,54	1.283.139,90	1.282.499,00	1.282.480,66	820.263,25	1.314.904,70	1.314.072,47	1.314.080,08	1.314.094,57	3.303.708,13	
264,21	Flujos de Caja Descontados	-10.689.960,12	1.228.642,87	1.156.564,45	1.097.490,54	1.041.939,46	632.692,71	962.901,30	913.597,13	867.371,52	823.489,12	1.965.535,22	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-10.689.960,12	-9.461.317,24	-8.304.752,79	-7.207.262,25	-6.165.322,79	-5.532.630,08	-4.569.728,78	-3.656.131,65	-2.788.760,13	-1.965.271,01	264,21	

ANEXO V: LOTE 1, ESCENARIO SIN INGRESOS POR LOS ACTIVOS AL FINAL DEL CONTRATO

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Inicio del periodo de concesión	Año									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	80.699.541,23	Ingresos Previstos	0,00	7.841.668,32	7.966.542,59	7.984.512,43	8.013.773,53	8.043.441,03	8.119.847,74	8.135.626,59	8.166.547,49	8.197.897,86	8.229.683,65
44,52%	35.926.045,21	Ingresos Variables	0,00	3.120.322,09	3.501.694,79	3.536.711,74	3.572.078,86	3.607.799,64	3.643.877,64	3.680.316,42	3.717.119,58	3.754.290,78	3.791.833,68
55,48%	44.773.496,02	Ingresos Fijos	0,00	4.721.346,23	4.464.847,80	4.447.800,69	4.441.694,67	4.435.641,38	4.475.970,10	4.455.310,17	4.449.427,91	4.443.607,08	4.437.849,96
100,00%	-66.002.457,39	Costes Previstos	0,00	-6.399.791,53	-6.517.597,45	-6.534.550,13	-6.562.154,93	-6.590.143,14	-6.632.405,43	-6.647.291,14	-6.676.461,80	-6.706.037,62	-6.736.024,21
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-66.002.457,39	Costes Fijos	0,00	-6.399.791,53	-6.517.597,45	-6.534.550,13	-6.562.154,93	-6.590.143,14	-6.632.405,43	-6.647.291,14	-6.676.461,80	-6.706.037,62	-6.736.024,21
14.697.083,84	Resultado operativo	0,00	1.441.876,79	1.448.945,14	1.449.962,30	1.451.618,59	1.453.297,89	1.487.442,31	1.488.335,45	1.490.085,69	1.491.860,24	1.493.659,44	
18,21%	Rentabilidad operativa	18,39%	18,19%	18,16%	18,11%	18,07%	18,32%	18,29%	18,25%	18,20%	18,15%		
-9.162.573,42	Amortización	0,00	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	
5.534.510,42	Resultado Operativo Neto	0,00	539.339,98	546.408,33	547.425,50	549.081,78	550.761,08	557.464,43	558.357,58	560.107,82	561.882,37	563.681,56	
6,86%	Rentabilidad Operativa Neta	6,88%	6,86%	6,86%	6,85%	6,85%	6,87%	6,86%	6,86%	6,85%	6,85%		
Tasa de Descuento :	5,33%												
14.697.083,84	Flujos de caja Operativos	0,00	1.441.876,79	1.448.945,14	1.449.962,30	1.451.618,59	1.453.297,89	1.487.442,31	1.488.335,45	1.490.085,69	1.491.860,24	1.493.659,44	
-11.152.165,44	Inversiones	-10.689.960,12	0,00	0,00	0,00	0,00	-462.205,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
3.544.918,40	Flujos de Caja con inversión	-10.689.960,12	1.441.876,79	1.448.945,14	1.449.962,30	1.451.618,59	991.092,56	1.487.442,31	1.488.335,45	1.490.085,69	1.491.860,24	1.493.659,44	
100.661,28	Flujos de Caja Descontados	-10.689.960,12	1.368.913,69	1.306.013,83	1.240.796,21	1.179.354,00	764.458,29	1.089.250,14	1.034.751,91	983.545,76	934.887,56	888.650,00	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-10.689.960,12	-9.321.046,43	-8.015.032,60	-6.774.236,39	-5.594.882,38	-4.830.424,09	-3.741.173,95	-2.706.422,04	-1.722.876,28	-787.988,72	100.661,28	

ANEXO VI: LOTE 1, ESCENARIO INCREMENTO DE COSTES Y REVISIÓN DE TARIFAS

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Inicio del período de concesión	Año									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	83.156.125,59	Ingresos Previstos	0,00	7.841.668,32	7.970.443,47	8.023.214,31	8.060.906,92	8.094.568,97	8.172.714,80	8.190.267,78	8.230.169,26	8.270.702,55	10.301.469,23
43,67%	36.314.323,10	Ingresos Variables	0,00	3.120.322,09	3.501.694,79	3.568.927,33	3.611.754,46	3.650.761,41	3.687.999,17	3.725.616,76	3.770.324,17	3.815.568,06	3.861.354,87
56,33%	46.841.802,49	Ingresos Fijos	0,00	4.721.346,23	4.468.748,68	4.454.286,98	4.449.152,46	4.443.807,56	4.484.715,63	4.464.651,01	4.459.845,10	4.455.134,49	6.440.114,36
100,00%	-67.115.712,12	Costes Previstos	0,00	-6.399.791,53	-6.573.315,75	-6.627.197,24	-6.668.800,80	-6.706.992,86	-6.743.712,41	-6.781.056,19	-6.825.736,93	-6.871.311,28	-6.917.797,12
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-67.115.712,12	Costes Fijos	0,00	-6.399.791,53	-6.573.315,75	-6.627.197,24	-6.668.800,80	-6.706.992,86	-6.743.712,41	-6.781.056,19	-6.825.736,93	-6.871.311,28	-6.917.797,12
16.040.413,47	Resultado operativo	0,00	1.441.876,79	1.397.127,71	1.396.017,07	1.392.106,12	1.387.576,10	1.429.002,39	1.409.211,58	1.404.432,33	1.399.391,27	3.383.672,11	
19,29%	Rentabilidad operativa		18,39%	17,53%	17,40%	17,27%	17,14%	17,49%	17,21%	17,06%	16,92%	32,85%	
-9.162.573,42	Amortización	0,00	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-902.536,81	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	-929.977,87	
6.877.840,06	Resultado Operativo Neto	0,00	539.339,98	494.590,90	493.480,26	489.569,31	485.039,30	499.024,51	479.233,71	474.454,46	469.413,39	2.453.694,23	
8,27%	Rentabilidad Operativa Neta		6,88%	6,21%	6,15%	6,07%	5,99%	6,11%	5,85%	5,76%	5,68%	23,82%	
Tasa de Descuento :	5,33%												
16.040.413,47	Flujos de caja Operativos	0,00	1.441.876,79	1.397.127,71	1.396.017,07	1.392.106,12	1.387.576,10	1.429.002,39	1.409.211,58	1.404.432,33	1.399.391,27	3.383.672,11	
-11.152.165,44	Inversiones	-10.689.960,12	0,00	0,00	0,00	0,00	-462.205,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
4.888.248,03	Flujos de Caja con inversión	-10.689.960,12	1.441.876,79	1.397.127,71	1.396.017,07	1.392.106,12	925.370,78	1.429.002,39	1.409.211,58	1.404.432,33	1.399.391,27	3.383.672,11	
820.919,86	Flujos de Caja Descontados	-10.689.960,12	1.368.913,69	1.259.307,93	1.194.632,91	1.131.003,65	713.765,19	1.046.454,74	979.741,75	927.009,42	876.941,05	2.013.109,65	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-10.689.960,12	-9.321.046,43	-8.061.738,50	-6.867.105,58	-5.736.101,93	-5.022.336,75	-3.975.882,01	-2.996.140,26	-2.069.130,84	-1.192.189,79	820.919,86	

ANEXO VII: LOTE 2, ESCENARIO PUNTO MUERTO

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Hasta el inicio del periodo de concesión	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	118.922.458,08	Ingresos Previstos	0,00	11.304.867,66	11.444.712,86	11.483.825,25	11.539.982,64	11.596.932,98	11.732.583,85	11.758.786,68	11.818.183,40	11.878.418,61	14.364.164,14
72,13%	85.778.228,08	Ingresos Variables	0,00	7.450.185,47	8.360.763,69	8.444.371,33	8.528.815,04	8.614.103,19	8.700.244,22	8.787.246,66	8.875.119,13	8.963.870,32	9.053.509,03
27,87%	33.144.230,00	Ingresos Fijos	0,00	3.854.682,20	3.083.949,17	3.039.453,93	3.011.167,60	2.982.829,79	3.032.339,63	2.971.540,02	2.943.064,27	2.914.548,29	5.310.655,12
100,00%	-101.508.735,78	Costes Previstos	0,00	-9.804.870,37	-9.970.788,31	-10.010.807,56	-10.066.938,19	-10.123.848,43	-10.212.084,01	-10.240.051,15	-10.299.365,75	-10.359.504,16	-10.420.477,84
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-101.508.735,78	Costes Fijos	0,00	-9.804.870,37	-9.970.788,31	-10.010.807,56	-10.066.938,19	-10.123.848,43	-10.212.084,01	-10.240.051,15	-10.299.365,75	-10.359.504,16	-10.420.477,84
17.413.722,30	Resultado operativo	0,00	1.499.997,30	1.473.924,55	1.473.017,69	1.473.044,44	1.473.084,55	1.520.499,83	1.518.735,53	1.518.817,66	1.518.914,44	3.943.686,30	
14,64%	Rentabilidad operativa	13,27%	12,88%	12,83%	12,76%	12,70%	12,96%	12,92%	12,85%	12,79%	27,46%		
-10.476.135,45	Amortización	0,00	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	
6.937.586,85	Resultado Operativo Neto	0,00	471.933,27	445.860,52	444.953,67	444.980,41	445.020,53	453.336,77	451.572,47	451.654,60	451.751,38	2.876.523,24	
5,83%	Rentabilidad Operativa Neta	4,17%	3,90%	3,87%	3,86%	3,84%	3,86%	3,84%	3,82%	3,80%	20,03%		
Tasa de Descuento :	5,33%												
17.413.722,30	Flujos de caja Operativos	0,00	1.499.997,30	1.473.924,55	1.473.017,69	1.473.044,44	1.473.084,55	1.520.499,83	1.518.735,53	1.518.817,66	1.518.914,44	3.943.686,30	
-12.900.795,52	Inversiones	-12.530.300,34	0,00	0,00	0,00	0,00	-370.495,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
4.512.926,79	Flujos de Caja con inversión	-12.530.300,34	1.499.997,30	1.473.924,55	1.473.017,69	1.473.044,44	1.102.589,38	1.520.499,83	1.518.735,53	1.518.817,66	1.518.914,44	3.943.686,30	
54,24	Flujos de Caja Descontados	-12.530.300,34	1.424.093,13	1.328.529,14	1.260.525,72	1.196.761,23	850.459,01	1.113.458,08	1.055.887,30	1.002.510,58	951.841,32	2.346.289,08	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-12.530.300,34	-11.106.207,21	-9.777.678,07	-8.517.152,36	-7.320.391,12	-6.469.932,12	-5.356.474,04	-4.300.586,74	-3.298.076,16	-2.346.234,84	54,24	

ANEXO VIII: LOTE 2, ESCENARIO SIN INGRESOS POR LOS ACTIVOS AL FINAL DEL CONTRATO

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Hasta el inicio del periodo de concesión	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	119.891.688,86	Ingresos Previstos	0,00	11.599.640,79	11.775.513,81	11.817.934,21	11.877.432,68	11.937.757,53	12.076.816,64	12.106.461,81	12.169.335,28	12.233.082,00	12.297.714,10
74,38%	89.172.118,92	Ingresos Variables	0,00	7.744.958,59	8.691.564,64	8.778.480,29	8.866.265,09	8.954.927,74	9.044.477,02	9.134.921,79	9.226.271,01	9.318.533,72	9.411.719,05
25,62%	30.719.569,93	Ingresos Fijos	0,00	3.854.682,20	3.083.949,17	3.039.453,93	3.011.167,60	2.982.829,79	3.032.339,63	2.971.540,02	2.943.064,27	2.914.548,29	2.885.995,05
100,00%	-101.508.735,78	Costes Previstos	0,00	-9.804.870,37	-9.970.788,31	-10.010.807,56	-10.066.938,19	-10.123.848,43	-10.212.084,01	-10.240.051,15	-10.299.365,75	-10.359.504,16	-10.420.477,84
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-101.508.735,78	Costes Fijos	0,00	-9.804.870,37	-9.970.788,31	-10.010.807,56	-10.066.938,19	-10.123.848,43	-10.212.084,01	-10.240.051,15	-10.299.365,75	-10.359.504,16	-10.420.477,84
18.382.953,08	Resultado operativo	0,00	1.794.770,42	1.804.725,50	1.807.126,65	1.810.494,49	1.813.909,10	1.864.732,63	1.866.410,66	1.869.969,53	1.873.577,84	1.877.236,26	
15,33%	Rentabilidad operativa	15,47%	15,33%	15,29%	15,24%	15,19%	15,44%	15,42%	15,37%	15,32%	15,26%		
-10.476.135,45	Amortización	0,00	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	
7.906.817,63	Resultado Operativo Neto	0,00	766.706,39	776.661,47	779.062,63	782.430,46	785.845,08	797.569,57	799.247,59	802.806,47	806.414,78	810.073,20	
6,59%	Rentabilidad Operativa Neta	6,61%	6,60%	6,59%	6,59%	6,58%	6,60%	6,60%	6,60%	6,60%	6,59%	6,59%	
Tasa de Descuento :		5,33%											
18.382.953,08	Flujos de caja Operativos	0,00	1.794.770,42	1.804.725,50	1.807.126,65	1.810.494,49	1.813.909,10	1.864.732,63	1.866.410,66	1.869.969,53	1.873.577,84	1.877.236,26	
-12.900.795,52	Inversiones	-12.530.300,34	0,00	0,00	0,00	0,00	-370.495,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
5.482.157,56	Flujos de Caja con inversión	-12.530.300,34	1.794.770,42	1.804.725,50	1.807.126,65	1.810.494,49	1.443.413,93	1.864.732,63	1.866.410,66	1.869.969,53	1.873.577,84	1.877.236,26	
1.119.439,99	Flujos de Caja Descontados	-12.530.300,34	1.703.949,89	1.626.698,20	1.546.437,38	1.470.919,38	1.113.346,82	1.365.538,86	1.297.605,32	1.234.291,84	1.174.094,31	1.116.858,34	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-12.530.300,34	-10.826.350,45	-9.199.652,25	-7.653.214,87	-6.182.295,49	-5.068.948,68	-3.703.409,81	-2.405.804,49	-1.171.512,66	2.581,65	1.119.439,99	

ANEXO IX: LOTE 2, ESCENARIO INCREMENTO DE COSTES Y REVISIÓN DE TARIFAS

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Hasta el inicio del periodo de concesión	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	123.414.026,40	Ingresos Previstos	0,00	11.599.640,79	11.782.151,12	11.908.932,97	11.988.600,96	12.058.287,71	12.201.211,24	12.234.795,27	12.319.119,26	12.404.792,28	14.916.494,81
73,04%	90.135.864,35	Ingresos Variables	0,00	7.744.958,59	8.691.564,64	8.858.442,68	8.964.743,99	9.061.563,23	9.153.991,17	9.247.361,88	9.358.330,23	9.470.630,19	9.584.277,75
26,96%	33.278.162,05	Ingresos Fijos	0,00	3.854.682,20	3.090.586,48	3.050.490,29	3.023.856,97	2.996.724,48	3.047.220,07	2.987.433,38	2.960.789,03	2.934.162,09	5.332.217,06
100,00%	-103.785.316,73	Costes Previstos	0,00	-9.804.870,37	-10.084.527,63	-10.199.930,66	-10.284.786,03	-10.362.757,87	-10.437.771,11	-10.514.070,03	-10.605.241,14	-10.698.244,59	-10.793.117,29
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-103.785.316,73	Costes Fijos	0,00	-9.804.870,37	-10.084.527,63	-10.199.930,66	-10.284.786,03	-10.362.757,87	-10.437.771,11	-10.514.070,03	-10.605.241,14	-10.698.244,59	-10.793.117,29
19.628.709,68	Resultado operativo	0,00	1.794.770,42	1.697.623,49	1.709.002,31	1.703.814,93	1.695.529,84	1.763.440,13	1.720.725,23	1.713.878,11	1.706.547,69	4.123.377,52	
15,90%	Rentabilidad operativa	15,47%	14,41%	14,35%	14,21%	14,06%	14,45%	14,06%	13,91%	13,76%	27,64%		
-10.476.135,45	Amortización	0,00	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.028.064,03	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	-1.067.163,06	
9.152.574,23	Resultado Operativo Neto	0,00	766.706,39	669.559,46	680.938,28	675.750,90	667.465,81	696.277,07	653.562,17	646.715,05	639.384,63	3.056.214,46	
7,42%	Rentabilidad Operativa Neta	6,61%	5,68%	5,72%	5,64%	5,54%	5,71%	5,34%	5,25%	5,15%	20,49%		
Tasa de Descuento :	5,33%												
19.628.709,68	Flujos de caja Operativos	0,00	1.794.770,42	1.697.623,49	1.709.002,31	1.703.814,93	1.695.529,84	1.763.440,13	1.720.725,23	1.713.878,11	1.706.547,69	4.123.377,52	
-12.900.795,52	Inversiones	-12.530.300,34	0,00	0,00	0,00	0,00	-370.495,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
6.727.914,16	Flujos de Caja con inversión	-12.530.300,34	1.794.770,42	1.697.623,49	1.709.002,31	1.703.814,93	1.325.034,66	1.763.440,13	1.720.725,23	1.713.878,11	1.706.547,69	4.123.377,52	
1.714.127,99	Flujos de Caja Descontados	-12.530.300,34	1.703.949,89	1.530.161,28	1.462.468,08	1.384.248,57	1.022.037,47	1.291.362,63	1.196.318,83	1.131.262,16	1.069.423,37	2.453.196,05	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-12.530.300,34	-10.826.350,45	-9.296.189,17	-7.833.721,09	-6.449.472,53	-5.427.435,05	-4.136.072,42	-2.939.753,59	-1.808.491,43	-739.068,06	1.714.127,99	