

# Oficina Nacional de Evaluación

## Informe

24011

### **Contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU5 a RMU10**

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Septiembre 2024

## DATOS DEL EXPEDIENTE

**N.º Expediente ONE:** 0021/2024

**N.º Expediente órgano solicitante:** 14029/2024

**Tipo de informe:** Ordinario

**Tipo de contrato:** Concesión de servicios

**Objeto:** Contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia (RMU5 a RMU10)

**Entidad solicitante:** Instituto de Crédito y Finanzas de la Región de Murcia (ICREF)

**Órgano contratación:** Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia

**Fecha solicitud inicial:** 21/06/2024

**Fecha recepción información complementaria:** 03/09/2024



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](mailto:secretaria.one@hacienda.gob.es)

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

Este informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada en día 20 de septiembre de 2024. 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 .....	10
1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación .....	10
2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.....	10
3. Objeto del “contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU5 a RMU10”.....	11
4. Elementos económicos del contrato.....	13
III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN .....	15
IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS .....	16
1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.....	16
2. Ingresos y sistema de retribución al contratista .....	19
2.1 Calidad de la previsión de demanda.....	19
2.2 Análisis de la estimación de ingresos.....	21
3. Estimación de inversiones.....	27
4. Estimación de costes .....	30
5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto. ....	35
5.1 Escenario Base:.....	35
5.2 Análisis crítico del Escenario Base:.....	36
5.3 Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio .....	38
5.4 Análisis de sensibilidad de la rentabilidad.....	38
6. Revisión del plazo establecido para el proyecto. ....	46
7. Análisis de la existencia de transferencia de riesgo operacional .....	48
8. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas. ..	51
V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO .....	57
1. Idoneidad del modelo de concesión .....	57
2. Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto. ....	58
VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	61

ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	63
ANEXO II. DETALLE DEL CÁLCULO DE LOS COSTES DE PERSONAL .....	64
ANEXO III: DETALLE DE LOS COSTES POR CADA LOTE .....	66
ANEXO IV: ESCENARIO BASE .....	72

## INDICE DE TABLAS

---

Tabla 1: Desglose del PBL por lotes .....	14
Tabla 2: Desglose del valor estimado del contrato.....	14
Tabla 3: Desglose ingresos variables y fijos .....	17
Tabla 4: Desglose ingresos variables y fijos en porcentaje.....	18
Tabla 5. Evolución de la demanda .....	20
Tabla 6: Descuentos, penetración y tarifas .....	22
Tabla 7. Porcentajes de uso de saltos estimados .....	23
Tabla 8. Tarifas por lote .....	23
Tabla 9: Tarifas a aplicar por lote y año (€).....	23
Tabla 10: Ingresos tarifarios por lotes en el periodo concesional.....	24
Tabla 11: Presupuesto Base de Licitación .....	25
Tabla 12. Ingresos totales del concesionario por lotes.....	26
Tabla 13: Flota a adscribir al lote 1 .....	27
Tabla 14. Flota a adscribir al lote 2 .....	27
Tabla 15: Flota a adscribir al lote 3 .....	28
Tabla 16: Flota a adscribir al lote 4 .....	28
Tabla 17: Flota a adscribir al lote 5 .....	28
Tabla 18: Flota a adscribir al lote 6 .....	29
Tabla 19: Precio unitario estimado de adquisición de los vehículos diésel (sin IVA) .....	29
Tabla 20: Inversiones previstas por lotes .....	30
Tabla 21: Personal mínimo.....	31
Tabla 22: Costes laborales totales (€).....	31
Tabla 23: Coste anual aditivos por tipología de vehículo (Año 1).....	32
Tabla 24: Coste anual seguros y tributos por tipología de vehículo (Año 1) ....	32
Tabla 25: Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1) .....	32
Tabla 26: Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1).....	33
Tabla 27: Resumen de costes totales (10 años) .....	34
Tabla 28: Estructura porcentual de costes en cada lotes.....	34
Tabla 29: Cálculo de la tasa de descuento aplicable .....	37
Tabla 30: Resultados del Escenario Base Ajustado.....	38
Tabla 31: Demanda estimada y reducción hasta el punto muerto.....	38
Tabla 32: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 1 (RMU5) .....	39
Tabla 33: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 2 (RMU6) .....	40
Tabla 34: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 3 (RMU7) .....	41

Tabla 35: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 4 (RMU8) .....	42
Tabla 36: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 5 (RMU9) .....	43
Tabla 37: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 6 (RMU10) .....	44
Tabla 38: Variación demanda y variación demanda 2023 hasta el punto muerto .....	50
Tabla 39: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1 .....	52
Tabla 40: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2 .....	52
Tabla 41: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3 .....	53
Tabla 42: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4 .....	54
Tabla 43: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 5 .....	54
Tabla 44: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 6 .....	55
Tabla 45: Rentabilidades operativas netas .....	58
Tabla 46: Ratio Sector de actividad (CNAE) H493 Otro transporte terrestre de pasajeros .....	59
Tabla 47: Rentabilidades operativas netas según escenarios .....	59
Tabla 48: Conceptos considerados en costes de personal en base a convenio .....	64
Tabla 49: Coste anual por conductor en base a convenio .....	64
Tabla 50: Costes salariales totales por lote .....	65
Tabla 51: Estructura de costes concesionales lote 1 .....	66
Tabla 52: Estructura de costes concesionales lote 2 .....	67
Tabla 53: Estructura de costes concesionales lote 3 .....	68
Tabla 54: Estructura de costes concesionales lote 4 .....	69
Tabla 55: Estructura de costes concesionales lote 5 .....	70
Tabla 56: Estructura de costes concesionales lote 6 .....	71
Tabla 57: Escenario Base Lote 1 .....	72
Tabla 58: Escenario Base Lote 2 .....	73
Tabla 59: Escenario Base Lote 3 .....	74
Tabla 60: Escenario Base Lote 4 .....	75
Tabla 61: Escenario Base Lote 5 .....	76
Tabla 62: Escenario Base Lote 6 .....	77

## INDICE DE GRÁFICOS

---

Gráfico 1: Sensibilidad del VAN lote 1 (RMU5) .....	39
Gráfico 2: Sensibilidad de la TIR lote 1 (RMU5) .....	40
Gráfico 3: Sensibilidad del VAN lote 2 (RMU6) .....	40
Gráfico 4: Sensibilidad de la TIR lote 2 (RMU6) .....	41
Gráfico 5: Sensibilidad del VAN lote 3 (RMU7) .....	41
Gráfico 6: Sensibilidad de la TIR lote 3 (RMU7) .....	42
Gráfico 7: Sensibilidad del VAN lote 4 (RMU8) .....	42
Gráfico 8: Sensibilidad de la TIR lote 4 (RMU8) .....	43
Gráfico 9: Sensibilidad del VAN lote 5 (RMU9) .....	43
Gráfico 10: Sensibilidad de la TIR lote 5 (RMU9) .....	44
Gráfico 11: Sensibilidad del VAN lote 6 (RMU10) .....	44

Gráfico 12. Sensibilidad de la TIR lote 6 (RMU10).....	45
Gráfico 13: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1 .....	52
Gráfico 14: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2 .....	53
Gráfico 15: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3 .....	53
Gráfico 16: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4 .....	54
Gráfico 17: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 5 .....	55
Gráfico 18: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 6 .....	55

## 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 concesión 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 concesiones 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 necesarios y plazo para la emisión de informe se recogen en los artículos 8 a 10 de la Orden ONE.

En virtud del artículo 333.3 de la LCSP, *“Cada Comunidad Autónoma podrá adherirse a la Oficina Nacional de Evaluación para que realice dichos informes o si hubiera creado un órgano u organismo equivalente solicitará estos informes preceptivos al mismo cuando afecte a sus contratos de concesión”*

Conforme a dicha previsión legal, desde la Región de Murcia se solicitó formalmente la adhesión a la ONE procediéndose a la formalización del correspondiente Convenio el 26 de abril de 2024, que fue publicado a través de la [Resolución de 30 de abril de 2024, de la Subsecretaría de Hacienda, por la que se publica el Convenio con la Región de Murcia, con objeto de su adhesión a la Oficina Nacional de Evaluación para la evacuación de informes \(BOE n.º 115, de 11 de mayo de 2024\).](#)

## **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.

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 aclaraciones<sup>1</sup>.

Conforme a 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

---

<sup>1</sup>El segundo párrafo del artículo 10.1 de la Orden ONE, 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 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 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 21 de junio de 2024, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del *“Contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU5 a RMU10”*<sup>2</sup>, siendo la Consejería de Fomento e Infraestructuras el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente. Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones con fecha 31 de julio, 9 de agosto y 3 de septiembre. No es hasta esta última fecha en la que se entiende que el expediente se encontraba en condiciones de ser objeto del análisis correspondiente a efectos de lo previsto en el artículo 333 de la LCSP<sup>3</sup>.

Los lotes que se pretenden licitar (RMU5 a RMU10) van a sustituir a los títulos concesionales que fueron convalidados con la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y, posteriormente, prorrogados en virtud de lo previsto en la Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera.

### 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 la Región de Murcia, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

---

<sup>2</sup> La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencias exclusivas en materia de transporte por carretera y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, conforme establece el artículo 10. Uno. 2 y 4 del Estatuto de autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio. Por su parte, la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, delegó la práctica totalidad de las competencias ejecutivas y de desarrollo reglamentario en esta materia.

<sup>3</sup> La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente los días, 31 de julio, 9 de agosto y 3 de septiembre de 2024 a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

- **Ámbito subjetivo:** La solicitud ha sido presentada por la Directora General del Instituto de Crédito y Finanzas de la Región de Murcia (ICREF), en los términos previstos en la cláusula sexta del Convenio de Adhesión de esta Comunidad Autónoma a la ONE y, por tanto, se encuentra dentro del ámbito subjetivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP.
- **Ámbito 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 de la Administración solicitante.

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.

- **Ámbito 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 la Región de Murcia resulta formalmente admisible.

### **3. Objeto del “contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU5 a RMU10”.**

El **objeto** de este contrato es la prestación del servicio de transporte regular de viajeros por carretera de la Región de Murcia, mediante seis lotes diferenciados:

- Lote 1: “RMU-5. Altiplano-Murcia”,
- Lote 2: “RMU-6. Alta Del Segura y Valle De Ricote”
- Lote 3: “RMU-7. Noroeste y Río Mula”
- Lote 4: “RMU-8. Alto y Bajo Guadalentín”
- Lote 5: “RMU-9. Litoral”
- Lote 6: “RMU-10. Cartagena-Murcia”

El servicio se prestará de acuerdo con las condiciones de itinerario (líneas, rutas y paradas), tráficos, expediciones y calendario, vehículos, instalaciones fijas, servicios fijos y/o bajo demanda, que se determine en el Proyecto y, en su caso, en el Anexo III del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP).

La Comunidad Autónoma ha elaborado el Mapa de servicios de la Región, siguiendo las previsiones establecidas en la [Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia](#), y en el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia<sup>4</sup>, redactado conforme a la misma.

Tras la aprobación del Plan Director, la Dirección General de Movilidad y Litoral, diseñó en detalle las futuras concesiones, a través de Anteproyectos para el establecimiento del servicio público de transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia.

Según el PCAP remitido por la Administración, la **duración** del contrato de concesión será de **10 años**, de conformidad con el [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 \(CEE\) n.º 1191/69 y \(CEE\) n.º 1107/70 del Consejo](#)<sup>5</sup>.

A dicho contrato le corresponde la siguiente codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV<sup>6</sup>:

---

<sup>4</sup> El Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia fue aprobado en la sesión del Consejo de Gobierno del 16/09/2021 y publicado en el BORM número 226, de 29 de septiembre.

<sup>5</sup> El artículo 4, apartados 3 y 4, del referido Reglamento 1370/2007 indica que:

**“3. 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.**

**4. 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”.**

<sup>6</sup> Reglamento (CE) n.º 213/2008 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 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

60100000-9 – Servicios de transporte por carretera

#### 4. Elementos económicos del contrato.

El sistema de **retribución al concesionario** previsto en este contrato implica que los ingresos del servicio proceden de las siguientes fuentes:

1. **Ingresos variables en función de la demanda o ingresos por prestación de servicio**, que son los ingresos previstos por la aplicación de las tarifas a abonar por los usuarios de las líneas de autobús<sup>7</sup>.
2. **Ingresos variables por publicidad**<sup>8</sup>. La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos.
3. **Compensación por obligación del servicio público (COSP)**. Se trata de una aportación pública **fija** calculada por diferencia entre los costes del servicio y los ingresos por tarifa de los usuarios.
4. **Ingresos fijos por venta de flota**. Se han contemplado como ingresos por la venta de flota el valor neto contable al final de la concesión correspondientes al valor residual de los autobuses adscritos al contrato.
5. El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 87.733.643,56 euros<sup>9</sup>, cuya división por lotes se desglosa en la siguiente tabla:

---

del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los procedimientos de los contratos públicos, en lo referente a la revisión del CPV.

<sup>7</sup> El Anexo III del PCAP recoge la política tarifaria del nuevo Sistema Tarifario Zonal de aplicación desde la puesta en marcha del servicio.

<sup>8</sup> Téngase en cuenta que la variabilidad de los ingresos publicitarios no está asociada a la demanda de viajeros.

<sup>9</sup> Esta Oficina recomienda revisar el cálculo del PBL en la medida en que, tal y como está planteado, está incorporando el efecto de la revisión de precios prevista en pliegos.

Lote	PBL
Lote 1: RMU5 ALTIPLANO-MURCIA	8.898.033,28
Lote 2: RMU6 VEGA ALTA DEL SEGURA Y VALLE DE RICOTE	8.738.860,32
Lote 3: RMU7 NOROESTE Y RÍO MULA	19.984.944,06
Lote 4: RMU8 ALTO Y BAJO GUADALENTÍN	26.705.502,96
Lote 5: RMU9 LITORAL	16.900.426,10
Lote 6: RMU10 CARTAGENA-MURCIA	6.505.876,84
<b>Total</b>	<b>87.733.643,56</b>

**Tabla 1: Desglose del PBL por lotes**

Por otro lado, el **valor estimado (VE)** de este contrato es de 154.923.023,92 euros (IVA no incluido)., Dicha cuantía y su desglose se refleja por la Administración en el PCAP del siguiente modo:

Lote	Importe de licitación	Ingresos por Tarifas y Publicidad	Modificaciones previstas	TOTAL VALOR ESTIMADO (IVA excluido)
Lote 1: RMU5 ALTIPLANO-MURCIA	8.898.033,28	4.783.748,09	956.749,62	16.418.137,64
Lote 2: RMU6 VEGA ALTA DEL SEGURA Y VALLE DE RICOTE	8.738.860,32	5.142.914,56	1.028.582,91	16.658.129,86
Lote 3: RMU7 NOROESTE Y RÍO MULA	19.984.944,06	3.623.675,08	724.735,02	28.330.342,97
Lote 4: RMU8 ALTO Y BAJO GUADALENTÍN	26.705.502,96	10.673.271,59	2.134.654,32	44.854.529,46
Lote 5: RMU9 LITORAL	16.900.426,10	8.374.011,79	1.674.802,36	30.329.325,46
Lote 6: RMU10 CARTAGENA-MURCIA	6.505.876,84	8.771.255,27	1.754.251,05	18.332.558,54
<b>Total</b>	<b>87.733.643,56</b>	<b>41.368.876,38</b>	<b>8.273.775,28</b>	<b>154.923.023,92</b>

**Tabla 2: Desglose del valor estimado del contrato**

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y se divide en seis lotes, uno por cada línea de transporte. Es importante destacar que, aunque un mismo licitador podrá presentar oferta a cualquiera de los seis lotes, solo podrá resultar adjudicatario de dos de ellos, por lo que los licitadores deberán presentar una relación priorizada de lotes cuando formulen más de dos ofertas.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> El artículo 99.7 de la LCSP establece que “En los contratos adjudicados por lotes, y salvo que se establezca otra previsión en el pliego que rija el contrato, cada lote constituirá un contrato, salvo en casos en que se presenten ofertas integradoras, en los que todas las ofertas constituirán un contrato”.

La licitación no se encuentra sujeta a regulación armonizada, según lo establecido en el artículo 19.2 g) de la LCSP, al tratarse de un contrato de concesión de transporte de viajeros.

El contrato contempla la revisión de precios.

### **III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN**

Enmarcados los principales aspectos de esta 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 sobre los elementos que se contienen en el proyecto de contratación presentado por la Región de Murcia.

A partir del mismo, la División de análisis económico y evaluación de los contratos de concesión de la OIReScon ha realizado el estudio 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 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 aplicable.

Posteriormente, se ha examinado la rentabilidad económico-financiera del proyecto para el contratista partiendo de la información, hipótesis y estimaciones facilitadas por el solicitante del informe, complementándose por la Oficina con aquellas otras que se han considerado oportunas<sup>11</sup>.

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, así como el impacto sobre la sostenibilidad del contrato que pueden tener los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

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 y recomendaciones.

---

<sup>11</sup> Los datos que figuran en las tablas que recogen los análisis realizados por esta Oficina contienen únicamente dos decimales, por lo que en algunos resultados pueden encontrarse pequeñas desviaciones provocadas por el efecto de dicho redondeo.

## 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 aspectos económico-financieros que se irán desarrollando a continuación<sup>12</sup>.

Es importante destacar que cada uno de los lotes que componen el proyecto concesional cuenta con una sustantividad contractual individualizada. En este sentido cabe recordar el artículo 99.7 de la LCSP que dispone que *“En los contratos adjudicados por lotes, y salvo que se establezca otra previsión en el pliego que rija el contrato, cada lote constituirá un contrato, salvo en casos en que se presenten ofertas integradoras, en los que todas las ofertas constituirán un contrato”*.

No obstante, en el desarrollo del análisis, dado que los precios unitarios por activo, los plazos y las particularidades del inmovilizado y las partidas que componen la estructura de costes son comunes a los seis lotes en los que se estructura el contrato de concesión, a continuación se exponen de forma conjunta los aspectos generales que comparten los 6 lotes del contrato:

- El estudio de viabilidad económica aportado por la Región de Murcia señala que la concesión está planteada con **inversión asociada** en los 6 lotes (RMU5 a 10), que se desglosa en:
  - **Vehículos diésel.** Las características de estos elementos de transporte son las siguientes:
    - Los vehículos puestos a disposición del servicio tendrán una antigüedad máxima de 10 años desde la primera matriculación.
    - El valor residual de los activos es del 20% de su precio de adquisición.
    - La amortización de los vehículos se realizará de forma lineal durante 10 años.
  - **Sistemas ITS<sup>13</sup>.** Estos sistemas serán entregados por la Comunidad Autónoma de forma gratuita al concesionario. Su adquisición está

---

<sup>12</sup> Los porcentajes recogidos en este apartado han sido calculados en base a las hipótesis de ingresos y gastos, corregidas por esta Oficina sobre el escenario base planteado por la Administración, el cual será desarrollado más adelante en este informe.

<sup>13</sup> ITS (Intelligent Transportation Systems) es la denominación de los Sistemas Inteligentes de Transporte, que consisten en la incorporación de tecnologías destinadas a mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad de los transportes terrestres, preminentemente en carreteras o autovías, a través del intercambio y tratamiento fluido y en tiempo real de información.

financiada con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia “Next Generation EU”. Esta Oficina ha incluido la valoración de estos activos como **aportación pública no monetaria** a efectos de su inclusión en la estructura de ingresos y costes concesionales<sup>14</sup>. Como consecuencia, no procede computar la inversión, ni la amortización de dichos bienes en el estudio de la concesión.

- **Otras inversiones:** Instalación ITS así como equipamiento embarcado. Se refiere a la configuración de los equipos, licencias y conexiones y al sistema electrónico de pago. Este coste se realiza de una sola vez al inicio del periodo concesional.

El detalle de las inversiones para cada uno de los lotes, en atención al número de vehículos que se deberán adquirir en cada periodo, se analizará en el punto 3. Estimación de inversiones, de este mismo apartado.

- Por otro lado, el estudio de viabilidad del proyecto facilitado por la Administración establece una previsión de ingresos y de gastos para el periodo concesional, distribuyéndolos conforme a su origen y naturaleza, fija o variable, del siguiente modo:
  - **Desde la parte de los ingresos**, constituyen ingresos variables los ingresos tarifarios provenientes de los usuarios que dependen directamente de la demanda, además de los ingresos por publicidad en los vehículos que también se han considerado variables, pero no en función de la demanda. Los ingresos de naturaleza fija son los que provienen de la compensación por obligación de servicio público (aportación pública) y los obtenidos por la venta de flota que deja de estar afecta a la explotación del contrato (y además la aportación no monetaria computada por esta Oficina) tal y como se recoge en la siguiente tabla:

Ingresos	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Variables en función de la demanda	4.679.533,61	5.042.032,94	3.451.246,47	10.449.710,77	8.233.817,10	8.692.737,80
Variables por publicidad	105.117,32	105.117,32	170.815,65	223.374,31	144.536,32	78.102,82
COSP (Aportación pública)	8.898.033,28	8.737.906,91	19.984.472,09	26.705.502,97	16.900.426,09	6.505.876,84
Fijos por venta de flota	341.803,50	329.078,12	488.181,06	787.148,15	557.704,51	308.102,82
Aportación no monetaria	182.886,72	297.190,92	297.190,92	388.634,28	251.469,24	137.165,04
<b>Total</b>	<b>14.207.374,43</b>	<b>14.511.326,21</b>	<b>24.391.906,19</b>	<b>38.554.370,48</b>	<b>26.087.953,26</b>	<b>15.721.985,32</b>

**Tabla 3: Desglose ingresos variables y fijos**

<sup>14</sup> La valoración de los sistemas ITS se remitió por la Administración con fecha 18 de julio de 2024 como respuesta a los requerimientos de información de los expedientes 16 y 17/2024, tal y como se describe en el Apartado 3 Estimación de inversiones.

Resultando los siguientes porcentajes:

Ingresos	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Variables en función de la demanda	32,94%	34,75%	14,15%	27,10%	31,56%	55,29%
Variables por publicidad	0,74%	0,72%	0,70%	0,58%	0,55%	0,50%
COSP (Aportación pública)	62,63%	60,21%	81,93%	69,27%	64,78%	41,38%
Fijos por venta de flota	2,41%	2,27%	2,00%	2,04%	2,14%	1,96%
Aportación no monetaria	1,29%	2,05%	1,22%	1,01%	0,96%	0,87%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**Tabla 4: Desglose ingresos variables y fijos en porcentaje**

- **Por el lado de los costes**, estos se han considerado en su totalidad de naturaleza fija<sup>15</sup>. El componente económico fundamental de la estructura de costes lo constituyen los gastos de personal que rondan el 30-40% en todos los lotes del total de costes concesionales, seguido por la partida de consumo de combustible.

En definitiva, a partir de la documentación aportada por la Administración contratante se deduce que, **en los lotes 1 a 5 los ingresos** del concesionario van a ser en su mayoría de origen público dado que provendrán de la Administración contratante, sin embargo, en el **lote 6** la mayoría de los ingresos son de origen privado provenientes de los usuarios del servicio. En cuanto a **los costes**, se consideran en su totalidad fijos, con un gran peso del que proviene del personal subrogable, como componente económico fundamental de la estructura de costes.

Adicionalmente, los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, que le aplicará a las tarifas unitarias a abonar por los usuarios y a la compensación por obligación del servicio público (COSP) atendiendo a la siguiente fórmula:

$$K_t = 0,27 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,04 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,02 \frac{N_t}{N_0} + 0,04 \frac{CE_t}{CE_0} + (0,22(1-x) \frac{G_t}{G_0}) + 0,36$$

<sup>15</sup> Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio y de las prestaciones objeto de contrato (vehículos, líneas, horarios y kilómetros comprometidos), esta Oficina ha considerado como fijas todas las partidas de costes, ya que aquellos que puedan tener naturaleza variable en función de la demanda tienen un carácter marginal. Esto sucede porque, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, neumáticos, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe prestarse del mismo modo con independencia del nivel que alcance dicho número de viajeros.

Siendo:

- **K:** Coeficiente de actualización
- **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
- **X:** Factor de eficiencia combustible. Se ha estimado un factor de eficiencia de 0 según establece el artículo 4 del RD 75/2018.

## **2. Ingresos y sistema de retribución al contratista**

### **2.1 Calidad de la previsión de demanda**

En este aspecto, conviene hacer las siguientes consideraciones previas:

- Los ingresos tarifarios dependerán directamente de la demanda de usuarios de transporte, aplicando el sistema tarifario aprobado por la Administración, con la consiguiente aplicación de la fórmula de revisión de precios a partir del segundo año de la concesión.
- Los ingresos por publicidad no están directamente vinculados a la demanda, detallándose su estimación en el punto siguiente de este mismo apartado.

Para la previsión de demanda de viajeros del servicio de autobús del primer año de duración de la concesión, la Región de Murcia ha aplicado un porcentaje del 95%<sup>16</sup> a los datos de demanda del año 2019 del actual operador en los seis lotes que componen el expediente, tanto a los datos de viajeros como de viajeros-km.

Para establecer la evolución en los 10 años de concesión, la Administración ha proyectado la previsión de demanda considerando la media de la variación poblacional anual de los municipios que generan demanda del servicio, en el periodo 2011-2021. En base a esta previsión, se considera una evolución positiva de la demanda de viajeros, con un crecimiento anual del 0,14% para el

---

<sup>16</sup> La Administración considera que en el primer año de duración de la concesión se habrá recuperado la movilidad tras el COVID en un 95%.

lote 1, del 0,21% para el lote 2, del 0,34% para el lote 3, del 0,12% para el lote 4, del 0,37% para el lote 5 y del 0,60% para el lote 6.

Para verificar las hipótesis de estimación de la demanda, esta Oficina solicitó los datos reales de demanda de usuarios de transporte colectivo del contrato en vigor incluyendo los datos de 2023<sup>17</sup>.

En la siguiente tabla se muestran los datos de demanda aportados por la Administración:

Lote	Demanda 2019	Demanda 2020	Demanda 2021	Demanda 2022	Demanda 2023	Demanda 2023 (corregida)	Previsión demanda 2024
Lote 1	230.366	104.443	139.030	202.335	232.331	232.331	218.848
Lote 2	249.857	60.891	64.761	106.627	209.674	209.674	237.364
Lote 3	178.600	65.305	146.331	251.322	286.081	186.081	169.669
Lote 4	576.987	248.343	396.595	598.118	669.491	569.491	548.138
Lote 5	394.092	82.497	97.516	142.704	343.097	343.097	374.387
Lote 6	389.042	150.171	186.655	256.876	350.309	350.309	369.590

**Tabla 5. Evolución de la demanda**

Del análisis de estos datos se desprenden las siguientes conclusiones:

- En el lote 1 la demanda prevista para el primer año de concesión es ligeramente inferior a los datos de demanda reales de 2023.
- En los lotes 2, 5 y 6 la demanda prevista para el primer año de concesión se sitúa por encima de los datos de demanda reales de 2023, siguiendo la tendencia al alza tras el COVID, y en coherencia con la demanda estimada por la Administración para el escenario base (95% de la demanda real de 2019).
- En el lote 3, según la información aportada por la Administración en su correo electrónico de 3 de septiembre, las frecuencias para el primer año de concesión se reducen en torno a un 50% respecto a los datos de 2023 y esto se debe a que los niveles de servicio en el periodo 2020-2023 fueron en torno a un 60% superiores a los de 2019, condiciones que según la Administración *“no han podido sostenerse en el tiempo por los fuertes desequilibrios que se generaban en el contrato”*. Como consecuencia de esta reducción en los niveles de servicio, y según expone la Administración, la demanda se reduce en un 40% respecto a los datos de 2023, facilitando una

<sup>17</sup> Los datos de viajeros reales del periodo 2020-2023 fueron enviados con fecha 31 de julio de 2024 en respuesta al requerimiento de esta Oficina.

nueva demanda de ese año que supone corregir reduciendo en 100.000 viajeros la demanda facilitada en un primer momento.

- En el lote 4 ocurre lo mismo que en lote 3. De forma excepcional se incrementaron los niveles de servicio por la suspensión temporal de los servicios ferroviarios debido a obras en la red, por lo que ha sido necesario ajustar los niveles de servicio para el primer año de concesión y, como consecuencia de ello, se prevé que la demanda se reduzca en torno a un 18% respecto a los datos de 2023<sup>18</sup>. En consecuencia, la Comunidad Autónoma ha proporcionado una nueva demanda para 2023 que supone reducir en 100.000 viajeros la demanda facilitada en un primer momento.

En conclusión, esta Oficina considera que la estimación de demanda de este proyecto de concesión, aun con el grado de incertidumbre descrito en cada uno de los lotes, podría admitirse con base en los datos de evolución de la misma y en la información adicional proporcionados por la Administración.

## 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 punto anterior, se concluye que el concesionario tendrá las siguientes fuentes de ingresos:

1. **Ingresos variables en función de la demanda o ingresos por prestación de servicio.** Son los ingresos previstos por la aplicación de las distintas tarifas abonadas por los usuarios estimados de las distintas líneas de autobús en función del Sistema Tarifario Zonal aplicable.

Los títulos y las tarifas a aplicar en cada momento serán las que determine la Administración titular del contrato, existiendo obligatoriedad por parte de la empresa concesionaria de integrarse en el sistema tarifario que se determine.

El Anexo III del PCAP recoge la política tarifaria del nuevo Sistema Tarifario Zonal integrado, que tiene por objeto proporcionar tarifas homogéneas para todo el territorio de la Región de Murcia, según lo establecido en el Plan Director de Transporte de Viajeros de la Región de Murcia. Este sistema cuenta con bonos y descuentos (tarifas bonificadas) para distintos colectivos.

Con el objetivo de efectuar la estimación de estos ingresos tarifarios que percibirá el contratista a lo largo del periodo concesional, la Administración

---

<sup>18</sup> A la vista de los datos de demanda facilitados de 2023 correspondientes a los lotes 3 y 4, la Oficina volvió a requerir información adicional. La Región de Murcia respondió el día 3 de septiembre estimando que, conforme a las nuevas circunstancias que se producen en el nuevo contrato, la demanda real registrada en 2023 en ambos lotes debía corregirse en 100.000 viajeros a la baja, al considerar que en 2023 la demanda estuvo condicionada por las circunstancias que se refleja en el análisis realizado en este apartado.

ha calculado una **tarifa promedio** para cada tipología de servicio en función de los títulos y tarifas y su penetración, cuya metodología se detalla a continuación:

### Metodología del cálculo de la tarifa media

La Administración ha calculado una tarifa promedio aplicable a todo el periodo de duración de la concesión para cada lote en función de los títulos y tarifas y su penetración.

Para el cálculo de la tarifa media del nuevo sistema tarifario zonal se parte del precio unitario para un billete sencillo en función del denominado número de “saltos”<sup>19</sup>, 1,73 € cuando no se producen saltos, 3,55 € cuando se produce un salto y 5,36 € cuando se producen 2 saltos.

Adicionalmente, la Administración contratante ha previsto, tanto bonificaciones en los precios para ciertos colectivos como descuentos para los casos en que se adquieran bonos, así como los porcentajes de penetración de cada una de las tipologías de título, resultando los precios a abonar por los usuarios y el porcentaje de peso que se muestran en la siguiente tabla:

Ingresos por tipo de título	Descuento aplicado	% Penetración	Precio a pagar (sin saltos)	Precio a pagar (con 1 salto)
Billete sencillo	0%	22%	1,73	3,55
Bono Murcia General	- 40%	40%	1,04	2,13
Bono Región Joven	- 50%	31%	0,87	1,78
Bono Murcia Familia Numerosa	- 50%	3%	0,87	1,78
Bono Murcia Familia Numerosa Especial	- 100%	2%	0,00	0,00
Persona en situación de discapacidad	- 50%	1%	0,87	1,78
Tarjeta Joven	- 50%	1%	0,87	1,78

**Tabla 6: Descuentos, penetración y tarifas**

De acuerdo con la estimación realizada por la Administración del porcentaje de usuarios que van a hacer uso de saltos en cada uno de los lotes, los porcentajes de demanda que van a hacer uso de saltos:

<sup>19</sup> Según la información facilitada en el expediente se producen los denominados “saltos” cuando el trayecto discurre por más de una zona tarifaria, de modo que, si el trayecto discurre por dos zonas tarifarias estaríamos ante un “salto”, mientras que, si transcurre por tres zonas tarifarias lo que se producirían serían dos “saltos”.

Lote	0 Saltos	1 Salto	2 Saltos
Lote 1 (RMU-5)	19,79%	80,21%	
Lote 2 (RMU-6)	22,90%	77,10%	
Lote 3 (RMU-7)	26,43%	73,57%	
Lote 4 (RMU-8)	38,11%	61,38%	0,51%
Lote 5 (RMU-9)	14,60%	85,40%	
Lote 6 (RMU-10)		100,00%	

**Tabla 7. Porcentajes de uso de saltos estimados**

Con esta información se ha procedido a calcular una media de las tarifas, ponderadas con el peso de cada colectivo, en función del número de saltos y su penetración, y aplicando un descuento del 5% para las compras de bonos o tarjetas de uso:

Tarifa media	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
	1,97	1,94	1,90	1,77	2,03	2,19

**Tabla 8. Tarifas por lote**

Las tarifas unitarias serán objeto de actualización aplicando la fórmula de revisión de precios establecida en el apartado 21 del PCAP y a la que se ha hecho referencia en el primer punto de este apartado IV.

Las tarifas medias resultantes, a aplicar en cada lote para cada año de contrato, se muestran en la tabla siguiente:

Lote	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Lote 1	1,97	2,00	2,03	2,06	2,09	2,11	2,14	2,17	2,21	2,24
Lote 2	1,94	1,96	1,99	2,02	2,05	2,08	2,11	2,14	2,17	2,20
Lote 3	1,90	1,92	1,95	1,98	2,01	2,03	2,06	2,09	2,12	2,15
Lote 4	1,77	1,80	1,82	1,85	1,87	1,90	1,93	1,95	1,98	2,01
Lote 5	2,03	2,06	2,09	2,12	2,15	2,18	2,21	2,24	2,27	2,30
Lote 6	2,19	2,23	2,26	2,29	2,32	2,35	2,39	2,42	2,45	2,49

**Tabla 9: Tarifas a aplicar por lote y año (€)<sup>20</sup>**

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda y aplicando la tarifa media correspondiente a cada anualidad, los ingresos tarifarios por lote que

<sup>20</sup> El coeficiente de actualización de las tarifas en aplicación de la fórmula de Kt es 1,0141 en los 6 lotes, si bien, como las tarifas se encuentran redondeadas a dos decimales, existen pequeñas desviaciones respecto de este valor de Kt.

obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional se detallan en la tabla siguiente<sup>21</sup>:

Año	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	Totales
1	431.130,56	460.486,16	322.371,10	970.204,26	760.005,61	809.402,10	3.753.599,79
2	439.316,00	468.024,84	326.221,44	988.720,36	773.859,43	825.174,72	3.821.316,79
3	447.554,10	478.039,62	331.780,80	1.001.805,53	787.798,66	837.279,26	3.884.257,97
4	455.849,16	488.157,72	337.358,34	1.020.457,27	801.823,74	849.411,66	3.953.057,89
5	464.199,45	498.380,03	342.948,21	1.033.655,37	815.935,08	861.571,97	4.016.690,12
6	470.375,97	508.707,44	346.845,80	1.052.443,58	830.133,11	873.760,24	4.082.266,14
7	478.829,28	519.140,84	352.463,94	1.071.306,14	844.418,26	889.699,11	4.155.857,56
8	487.336,43	529.681,12	358.098,51	1.084.680,81	858.790,94	901.947,93	4.220.535,74
9	498.156,10	540.329,19	363.747,48	1.103.681,08	873.251,60	914.224,85	4.293.390,31
10	506.786,56	551.085,98	369.410,85	1.122.756,37	887.800,67	930.265,96	4.368.106,38
<b>Totales</b>	4.679.533,61	5.042.032,94	3.451.246,47	10.449.710,77	8.233.817,10	8.692.737,80	40.549.078,69

Tabla 10: Ingresos tarifarios por lotes en el periodo concesional<sup>22</sup>

- Ingresos variables por publicidad.** La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos a razón de 100 euros al mes por vehículo adscrito al contrato en cada uno de los 6 lotes.
- Compensación por obligación del servicio público (COSP).**

Como aportación pública a la explotación del contrato se contempla una compensación por las obligaciones impuestas para este servicio público, que debe cumplir el contratista conforme a lo recogido en los pliegos de la licitación.

Esta compensación, a abonar por la Administración, se encuentra regulada en el apartado 2 del artículo 2bis del ya mencionado Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, el cual dispone que:

*“2. Las especificaciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberán tener por objetivo:*

<sup>21</sup> Tabla elaborada a partir de los datos aportados de la demanda estimada para cada uno de los lotes y años.

<sup>22</sup> Esta Oficina ha detectado pequeñas desviaciones en los ingresos totales reflejados en el estudio de viabilidad en todos los lotes, que se han corregido con el resultado de multiplicar los precios unitarios por el número de viajeros.

*a) la consecución de los objetivos de la política de transporte público de forma eficiente en cuanto a los costes, y*

*b) la sostenibilidad financiera de la prestación del transporte público de viajeros, de acuerdo con los requisitos establecidos en la política de transporte público a largo plazo.”*

La COSP se oferta a la baja por parte de los licitadores para la primera anualidad del contrato, los cuales deberán formular sus ofertas conforme a lo establecido en la cláusula 17 del PCAP y en el Anexo VI de los mismos.

Para el resto de las anualidades del contrato, la COSP se actualizará anualmente aplicando la revisión de precios prevista en el apartado 21 del PCAP, según lo descrito y aplicando los factores de actualización indicados en el apartado IV.1 del presente informe.

Por lo tanto, la COPS para cada lote es la siguiente (importe del PBL recogido en el apartado 3 del PCAP):

Lote	COSP
Lote 1: RMU5 ALTIPLANO-MURCIA	8.898.033,28
Lote 2: RMU6 VEGA ALTA DEL SEGURA Y VALLE DE RICOTE	8.738.860,32
Lote 3: RMU7 NOROESTE Y RÍO MULA	19.984.944,06
Lote 4: RMU8 ALTO Y BAJO GUADALENTÍN	26.705.502,96
Lote 5: RMU9 LITORAL	16.900.426,10
Lote 6: RMU10 CARTAGENA-MURCIA	6.505.876,84
<b>Total</b>	<b>87.733.643,56</b>

**Tabla 11: Presupuesto Base de Licitación**

4. **Ingresos fijos por venta de flota.** Se han considerado ingresos derivados de la venta de vehículos por su valor residual al final de la concesión (año 10). La cuantificación de estos ingresos se incorpora en las tablas de ingresos totales por lote, que después se reflejan en este informe.

- La **evolución esperada de los ingresos** a lo largo de la vigencia de la concesión se puede resumir del siguiente modo:
  - Respecto a los ingresos por la demanda del servicio o ingresos tarifarios, y según la documentación aportada en el expediente, la evolución dependerá de dos variables:
    - La evolución de la demanda, que según lo previsto por la Administración contratante variará en función del incremento poblacional estimado: crecimiento anual del 0,14% para el lote 1, del

0,21% para el lote 2, del 0,34% para el lote 3, del 0,12% para el lote 4, del 0,37% para el lote 5 y del 0,60% para el lote 6.

- La evolución de las tarifas promedio a abonar por los usuarios a lo largo de la vigencia de la concesión deriva de la aplicación de la fórmula de revisión de precios establecida en el apartado I del PCAP, siendo el coeficiente de actualización de aplicación anual (Kt) del 1,0141 en los 6 lotes.
- Respecto a los ingresos procedentes de la aportación pública monetaria o COSP, se prevé un incremento interanual acumulado derivado de la aplicación de la misma fórmula de revisión de precios en el mismo porcentaje indicado anteriormente.
- Los ingresos por publicidad se han previsto con un incremento del 2% anual en cada uno de los 6 lotes.

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales**<sup>23</sup> en cada uno de los lotes que obtendría el concesionario durante los 10 años de duración de la concesión se recogen en la tabla siguiente:

Años	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	Totales
<b>1</b>	1.458.532,94	1.586.535,19	2.509.907,02	3.885.055,50	2.610.466,90	1.564.223,22	<b>13.614.720,77</b>
<b>2</b>	1.295.769,26	1.309.332,55	2.243.730,94	3.550.597,16	2.395.424,41	1.451.562,69	<b>12.246.417,01</b>
<b>3</b>	1.316.114,03	1.331.240,93	2.276.360,22	3.599.846,24	2.432.255,68	1.472.522,82	<b>12.428.339,92</b>
<b>4</b>	1.336.687,24	1.353.421,12	2.309.390,37	3.655.173,13	2.469.496,45	1.493.636,27	<b>12.617.804,57</b>
<b>5</b>	1.357.489,59	1.375.876,39	2.342.820,99	3.705.564,83	2.507.151,71	1.514.904,85	<b>12.803.808,36</b>
<b>6</b>	1.376.294,56	1.398.748,80	2.374.952,96	3.762.072,44	2.545.226,53	1.536.330,44	<b>12.993.625,73</b>
<b>7</b>	1.397.555,20	1.421.255,43	2.409.204,68	3.819.187,67	2.583.726,06	1.561.637,50	<b>13.192.566,55</b>
<b>8</b>	1.419.051,12	1.444.926,04	2.443.877,70	3.871.355,82	2.622.655,50	1.583.387,24	<b>13.385.253,42</b>
<b>9</b>	1.443.043,57	1.468.515,20	2.478.975,71	3.929.698,03	2.662.020,16	1.605.299,72	<b>13.587.552,39</b>
<b>10</b>	1.806.836,93	1.821.474,54	3.002.685,60	4.775.819,67	3.259.529,87	1.939.215,74	<b>16.605.562,35</b>
<b>Totales</b>	<b>14.207.374,44</b>	<b>14.511.326,20</b>	<b>24.391.906,19</b>	<b>38.554.370,48</b>	<b>26.087.953,26</b>	<b>15.722.720,50</b>	<b>133.475.651,07</b>

**Tabla 12. Ingresos totales del concesionario por lotes**

Teniendo en cuenta los elementos expuestos anteriormente, esta Oficina considera suficiente el método de estimación de ingresos realizado por la Región de Murcia para elaborar el estudio económico.

<sup>23</sup> Con los datos de demanda estimados por esta Oficina.

### 3. Estimación de inversiones.

La concesión analizada está planteada **con inversión asociada** en los 6 lotes de que se compone (RMU5 a 10), que se desglosa en:

- **Vehículos diésel**, deberán estar adscritos al servicio a lo largo de todo el periodo concesional (10 años), se amortizarán de forma lineal durante 10 años y el valor residual de los activos será del 20% de su precio de adquisición.

La flota destinada a cada lote se muestra a continuación:

- **Lote 1 (RMU5):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 4 vehículos diésel Clase III con capacidad de al menos 55 plazas, uno de los cuales será flota de reserva, 2 vehículos diésel Clase III de al menos 35 plazas, 1 vehículo diésel Clase III de capacidad al menos 25 plazas y un turismo diésel de 9 plazas, que hacen un total de 8 vehículos.

Tipología vehículo	Clase III > 55 plazas	Clase III > 35 plazas	Clase III > 25 plazas	Turismo 9 plazas
Flota mínima	3	2	1	1
Flota reserva	1	-	-	-
<b>Flota total</b>	<b>8</b>			

Tabla 13: Flota a adscribir al lote 1

- **Lote 2 (RMU6):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 3 vehículos diésel Clase III con capacidad de al menos 55 plazas, uno de los cuales será flota de reserva, 1 vehículo diésel Clase III de al menos 35 plazas y 4 vehículos diésel Clase III de capacidad al menos 25 plazas, que hacen un total de 8 vehículos.

Tipología vehículo	Clase III > 55 plazas	Clase III > 35 plazas	Clase III > 25 plazas
Flota mínima	2	1	4
Flota reserva	1	-	-
<b>Flota total</b>	<b>8</b>		

Tabla 14. Flota a adscribir al lote 2

- **Lote 3 (RMU7):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 6 vehículos diésel Clase III con capacidad de al menos 55 plazas, uno de los cuales será flota de reserva, 5 vehículos diésel Clase III de al menos 35 plazas y 2 turismo diésel de 9 plazas, que hacen un total de 13 vehículos.

Tipología vehículo	Clase III > 55 plazas	Clase III > 25 plazas	Turismo 9 plazas
Flota mínima	5	5	2
Flota reserva	1	-	-
<b>Flota total</b>	<b>13</b>		

Tabla 15: Flota a adscribir al lote 3

- **Lote 4 (RMU8):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 5 vehículos diésel Clase III con capacidad de al menos 55 plazas, uno de los cuales será flota de reserva, 10 vehículos diésel Clase III de al menos 35 plazas, de los cuales 1 será reserva y 2 vehículos diésel Clase III de capacidad al menos 25 plazas, que hacen un total de 17 vehículos.

Tipología vehículo	Clase III > 55 plazas	Clase III > 40 plazas	Clase III > 25 plazas
Flota mínima	4	9	2
Flota reserva	1	1	-
<b>Flota total</b>	<b>17</b>		

Tabla 16: Flota a adscribir al lote 4

- **Lote 5 (RMU9):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 3 vehículos diésel Clase III con capacidad de al menos 55 plazas y 8 vehículos diésel Clase III de al menos 40 plazas, de los cuales 1 será de reserva, que hacen un total de 11 vehículos.

Tipología vehículo	Clase III > 55 plazas	Clase III > 40 plazas
Flota mínima	3	7
Flota reserva	-	1
<b>Flota total</b>	<b>11</b>	

Tabla 17: Flota a adscribir al lote 5

- **Lote 6 (RMU10):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 5 vehículos diésel Clase III con capacidad de al menos 55 plazas, 1 de los cuales será de reserva, y 1 vehículo diésel Clase III de al menos 40 plazas, que hacen un total de 6 vehículos.

Tipología vehículo	Clase III > 55 plazas	Clase III > 40 plazas
Flota mínima	4	1
Flota reserva	1	-
<b>Flota total</b>		<b>6</b>

**Tabla 18: Flota a adscribir al lote 6**

Las diferentes características de los vehículos afectan a la estimación de su coste de adquisición. Los precios unitarios de adquisición de los vehículos a adscribir al contrato, según la información aportada por la Región de Murcia, se muestran en la siguiente tabla:

Elementos de transporte	Precio unitario
Clase III >55 plazas Diésel	261.859,97 €
Clase III >40 plazas Diésel	231.214,27 €
Clase III >35 plazas Diésel	231.214,27 €
Clase III >25 plazas Diésel	157.149,10 €
Turismo 9 plazas Diésel	42.000,00 €

**Tabla 19: Precio unitario estimado de adquisición de los vehículos diésel (sin IVA)**

- **Sistemas ITS** que serán adquiridos por la Comunidad Autónoma y financiados con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia “Next Generation EU”, no se computarán como inversión a cargo del concesionario, sino que se valoran a efectos de incorporarlos como aportación pública no monetaria para el concesionario, por ello, se han reflejado en el modelo por su valor ponderado tanto en la estructura de ingresos como en la de costes concesionales.

Para valorar los sistemas ITS se ha utilizado la información aportada por la Administración en su escrito de 18 de julio como respuesta a los requerimientos de los expedientes 16 y 17/2024 y los pliegos que rigen la licitación del “*Contrato mixto de suministro y servicios para la instalación, integración y puesta en marcha del sistema central de gestión ITS de la comunidad autónoma de la Región de Murcia (SCREM) y de los distintos componentes ITS de los operadores de transporte por carretera y sistemas de información al viajero en parada*”, de la que se extrae que este sistema será común para todos los servicios de transporte de la Región, con un precio de adquisición total de 3.063.352 €.

A los efectos del presente análisis de los servicios RMU5 a RMU10, se ha considerado un coste ponderado en función del número de vehículos que harán uso del sistema ITS en cada lote, dado que según la información facilitada el número total de autobuses que harán uso de este sistema en

la Región es de 134, siendo los vehículos adscritos a este contrato 63 (RMU5 a RMU10) y el coste por vehículo de 22.860,84 €.

➤ **Otras inversiones.** Se componen de:

- Costes por la configuración de los equipos, licencias y conexiones al sistema electrónico de pago. Este coste se realiza de una sola vez al inicio del periodo concesional. Se amortiza de forma lineal en 10 años, no se les supone valor residual alguno al final de su vida útil y se estima en 10.000 € para cada uno de los lotes.
- Costes del equipamiento embarcado, que se realiza una sola vez al inicio de la concesión, se amortiza de forma lineal, no se prevé valor residual y se valora en 600 € por autobús.

Aplicando los anteriores precios unitarios a cada tipología y número de unidades de cada categoría de activo, las inversiones que deberá asumir el concesionario se detallan por lote en las tablas siguientes:

Inversión a cargo del concesionario	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Autobuses diésel	1.709.017,52	1.645.390,58	2.440.905,32	3.935.740,75	2.788.522,57	1.540.514,12
Configuración, licencias y conexiones (Set up ITS)	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Equipamiento embarcado	4.800,00	4.800,00	7.800,00	10.200,00	6.600,00	3.600,00
<b>Totales</b>	<b>1.723.817,52</b>	<b>1.660.190,58</b>	<b>2.458.705,32</b>	<b>3.955.940,75</b>	<b>2.805.122,57</b>	<b>1.554.114,12</b>

**Tabla 20: Inversiones previstas por lotes**

#### 4. Estimación de costes

En cuanto a la **estructura de costes soportados por el concesionario**, según la información aportada por la Región de Murcia, las principales categorías de costes para el concesionario serían las siguientes:

- **Gastos de personal.** Esta partida corresponde al coste del personal directamente vinculado con la prestación del servicio (personal de conducción).

El personal **mínimo** de conducción y las horas de conducción mínimas que se han estimado para cada lote se recogen en la siguiente tabla:

Lote	Personal de conducción	Horas de conducción	Personal necesario a jornada completa (FTE)
Lote 1	12	20.767,94	11,45
Lote 2	14	24.073,81	13,27
Lote 3	21	36.555,42	20,15
Lote 4	31	53.606,14	29,55
Lote 5	21	35.459,90	19,55
Lote 6	12	19.939,89	10,99

**Tabla 21: Personal mínimo**

Los costes de personal se han calculado a partir del Convenio Colectivo del sector Transportes Regulares y Discrecionales de la Región de Murcia<sup>24</sup>, teniendo en cuenta la tabla salarial para el año 2023<sup>25</sup> para la figura del conductor-perceptor. A su vez, los importes de cada uno de los conceptos considerados se han actualizado a 2025 (año previsto para la implantación del contrato de servicios) asumiendo un incremento salarial del 7,74%, conforme al análisis reflejado en el estudio de viabilidad.

El detalle del cálculo de los costes de personal se refleja en el Anexo II de este informe, resultado los siguientes costes para el primer año de contrato de cada lote.

Concepto	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Coste salarial total	4.179.543,11	4.844.847,39	7.356.768,02	10.788.221,92	7.136.295,06	4.012.897,99

**Tabla 22: Costes laborales totales (€)**

- **Consumo de combustible.** Las hipótesis para establecer el coste de consumo son las siguientes:

Para el cálculo del precio del gasóleo de automoción en el primer año de puesta en marcha del servicio se ha tomado en consideración su precio medio en surtidor para la provincia de Murcia durante los meses de marzo a junio del año 2023, en base a los importes publicados por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico en sus informes mensuales.

Este precio medio se sitúa en 1,191 € (IVA excluido), en el que no se han tenido en cuenta posibles descuentos a los que pudiera acceder el contratista.

<sup>24</sup> Convenio publicado en el BORM el 5 de marzo de 2022.

<sup>25</sup> Publicada en el BORM el 28 de febrero de 2023.

A estos costes habría que añadir el de los aditivos para los vehículos diésel (consumo de disolución de urea) cuyo coste para el primer año, en función de la tipología de vehículo se muestra en la siguiente tabla:

Coste	Clase III >55 Plazas	Clase III >35 plazas	Clase III >25 plazas	Turismo 9 plazas
Aditivos	749,41 €	562,89 €	349,73 €	150,00 €

**Tabla 23: Coste anual aditivos por tipología de vehículo (Año 1)**

- **Seguros y tributos.** Los costes por seguro vinculados a la flota y los gastos fiscales repercutibles al servicio de transporte público (ITV, tasas, impuestos, etc.) según la tipología de vehículo, para el primer año, se muestran en la siguiente tabla:

Coste	Clase III >55 Plazas	Clase III >35 plazas	Clase III >25 plazas	Turismo 9 plazas
Seguros	2.872,73 €	2.443,47 €	2.014,12 €	2.000,00 €
Tributos	1.158,39 €	1.039,31 €	924,68 €	450,00 €

**Tabla 24: Coste anual seguros y tributos por tipología de vehículo (Año 1)**

En los lotes 4, 5 y 6 se ha corregido el coste total de los tributos calculado por la Administración ya que se han detectado errores de cálculo en el resultado de multiplicar el número de vehículos por el coste de los tributos de cada tipología de vehículo.

- **Neumáticos.** Esta partida se corresponde con el gasto necesario para el cambio de neumáticos de los vehículos. Depende del número de ruedas que utiliza cada vehículo, de la vida útil asociada a los mismos y de los kilómetros recorridos. La Administración ha estimado, para el primer año, un coste unitario por neumático según la tipología de vehículo tal y como muestra la siguiente tabla:

Coste	Clase III >55 Plazas	Clase III >35 plazas	Clase III >25 plazas	Turismo 9 plazas
Neumáticos	671,71 €	494,80 €	492,26 €	200,00 €

**Tabla 25: Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)**

- **Mantenimiento de los vehículos.** Se considera para su cálculo los conceptos correspondientes a horas de labor, incidencia del servicio, personal necesario, piezas de sustitución y utillaje, incluyendo también las tareas de limpieza. El mantenimiento se estima en función del número de kilómetros realizados y de un coste kilométrico previamente establecido según la tipología de vehículo tal y como se muestra en la siguiente tabla para el primer año:

Coste	Clase III >55 Plazas	Clase III >35 plazas	Clase III >25 plazas	Turismo 9 plazas
Mantenimiento	0,157848 €/km	0,142056 €/km	0,109598 €/km	0,050000 €/km

**Tabla 26: Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1)**

- **Mantenimiento de sistemas ITS.** El coste de mantenimiento del equipo embarcado es de 1.200 euros anuales por equipo.
- **Gastos generales.** Se consideran como costes indirectos los gastos de estructura: la parte proporcional del personal de la futura empresa, concesionaria, no directamente relacionado con la conducción, pero necesario para la correcta prestación del servicio (directivos, jefe de tráfico, personal administrativo, de talleres, de taquillas, etc.), la comercialización de títulos, encuestas de satisfacción, comunicaciones, alquileres, electricidad, agua, teléfono, etc.

Se estima que el coste por estos conceptos asciende a un 12,50% de la suma total de los costes directos, que se han indicado en los apartados anteriores.

**Otros costes.** La Administración ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial.<sup>26</sup>

- En cuanto a la **evolución esperada de los costes**, en los datos económicos incluidos en el estudio de viabilidad se recoge lo siguiente:
  - Gastos de personal: Dado que las últimas tablas salariales del Convenio Colectivo de aplicación se refieren a 2023, la Administración ha actualizado los gastos de personal en el año 1 asumiendo un incremento salarial del 7,74% y a partir de dicho año ha estimado un incremento anual del 2,00% constante.
  - Combustible: Se ha estimado un incremento anual del 3,10%. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2017-2021 del IPC Subclase 07221: gasóleo<sup>27</sup>.
  - Seguros: Se ha estimado un incremento anual del 1,60% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el periodo 2015-2021 del IPC Subclase 12541: seguros de vehículos a motor<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Como después se analizará con más detalle, esta Oficina ha excluido de la estructura de costes concesionales, a efectos de determinar los flujos de caja, los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial, en aplicación de lo dispuesto 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.

<sup>27</sup> Fuente: INE, Índice de Precios al Consumo Armonizado.

- **Tributos:** Se ha estimado un incremento anual del 2,70% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2017-2021 del IPC Subclase 12701: tasas administrativas<sup>27</sup>.
- **Neumáticos:** Se ha estimado un incremento anual del 0,84% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2017-2021 del IPC Subclase 07211: neumáticos<sup>27</sup>.
- **Los costes de mantenimiento, reparación y conservación:** Se ha estimado un incremento anual de 1,70% constante. Este valor se ha obtenido de la variación promedio interanual para el período 2010-2021 del IPC Subclase 07230 mantenimiento y reparación de vehículos personales<sup>27</sup>.

En base a todo lo anterior, la distribución de **costes totales** a lo largo de la concesión para cada uno de los lotes<sup>28</sup>, según la información aportada por la Administración contratante con las correcciones efectuadas por esta Oficina que se han explicitado en cada uno de los puntos anteriores, es la siguiente:

Costes	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Seguros y tributos	310.682,46	27.331,34	477.637,49	664.364,80	436.131,57	257.942,73
Mantenimientos	1.996.342,58	171.426,56	3.651.689,80	6.065.286,23	4.161.806,54	2.662.260,51
Consumo combustible	3.658.056,34	289.977,75	6.633.880,86	11.071.836,67	7.566.576,45	4.818.646,78
Gastos salariales	4.199.581,10	444.598,09	7.391.834,51	10.839.986,73	7.171.361,55	4.032.935,98
Gastos generales	1.443.334,56	133.305,62	2.515.695,88	3.976.283,38	2.697.911,77	1.627.224,66
Sistema ITS	182.886,72	297.190,92	297.190,92	388.634,28	251.469,24	137.165,04
<b>Total</b>	<b>11.790.883,74</b>	<b>1.363.830,28</b>	<b>20.967.929,45</b>	<b>33.006.392,09</b>	<b>22.285.257,12</b>	<b>13.536.175,70</b>

**Tabla 27: Resumen de costes totales (10 años)**

Costes	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Seguros y tributos	2,63%	2,00%	2,28%	2,01%	1,96%	1,91%
Mantenimientos	16,93%	12,57%	17,42%	18,38%	18,68%	19,67%
Consumo combustible	31,02%	21,26%	31,64%	33,54%	33,95%	35,60%
Gastos salariales	35,62%	32,60%	35,25%	32,84%	32,18%	29,79%
Gastos generales	12,24%	9,77%	12,00%	12,05%	12,11%	12,02%
Sistema ITS	1,55%	21,79%	1,42%	1,18%	1,13%	1,01%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**Tabla 28: Estructura porcentual de costes en cada lotes**

<sup>28</sup> En el Anexo III se muestra el detalle de los costes por cada lote.

En base a la información facilitada, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por la Región de Murcia para elaborar el estudio económico.

## **5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.**

En este apartado se va a estudiar el escenario base que la Administración ha considerado el más probable, bajo las hipótesis que oportunamente se detallarán. Después, en los siguientes apartados del presente informe, además se realizará un análisis crítico del escenario base planteado por la Administración, se abordará el estudio del punto muerto y, finalmente, se realizará un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del proyecto.

### **5.1 Escenario Base:**

Este Escenario Base contempla la previsión de ingresos y costes realizada por la Región de Murcia, cuyas características e hipótesis, que ya han sido mencionadas en su mayor parte, son las siguientes:

- La concesión se plantea con una vigencia total de 10 años, de conformidad con el artículo 4.3 del 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.
- El contrato se divide en seis lotes, que se corresponden cada uno de ellos con el servicio de transporte de seis líneas distintas: RMU-5 (Altiplano-Murcia), RMU-6 (Alta Del Segura y Valle De Ricote), RMU-7 (Noroeste y Río Mula), RMU-8 (Alto y Bajo Guadalentín), RMU-9 (Litoral) y RMU-10 (Cartagena-Murcia).
- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario: vehículos diésel y otros activos (configuración, licencias e instalación del sistema ITS y equipamiento embarcado).
- Los sistemas ITS son aportados por la Comunidad Autónoma y se financian con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia “Next Generation EU”.
- Los ingresos variables en función de la demanda que percibe el concesionario provienen de la aplicación del sistema tarifario vigente a los usuarios estimados del servicio de transporte.
- Las estimaciones de demanda se han efectuado considerando el 95% del número de usuarios de 2019 y aplicando incrementos anuales en función de la evolución esperada de la población del área de influencia.

- Se ha calculado una tarifa media por lote, según la metodología anteriormente señalada en este informe.
- La Compensación por Obligación de Servicio Público (COSP) es una aportación pública compensatoria fija calculada para el primer año de contrato por diferencia entre costes operativos de prestación del servicio (incluyendo un 6% de beneficio industrial) y los ingresos tarifarios y por publicidad. Los incentivos de gestión (penalizaciones) no se han estimado dado su carácter residual.
- Otros ingresos que obtendrá el concesionario provienen de la publicidad en los vehículos y de la venta de flota al final del período de servicio previsto.
- El PCAP prevé la revisión de precios, aplicada en el modelo tanto a la tarifa media como a la COSP a partir del segundo año del contrato en cada lote.
- Los componentes económicos fundamentales de la estructura de costes concesionales son los costes de personal y de combustible, que en su conjunto representan más del 60% del total de costes concesionales.
- La previsión de incremento de costes varía en función de distintos índices contemplados para cada categoría<sup>29</sup>.

## 5.2 Análisis crítico del Escenario Base:

Tomando en consideración las anteriores premisas, esta Oficina ha considerado oportuno **ajustar** el escenario base planteado por la Administración conforme a las siguientes consideraciones:

- A partir del primer año de contrato se ha aplicado de forma constante la revisión de precios (según la fórmula recogida en el PCAP) a la tarifa media anual en cada lote.
- Los sistemas ITS aportados por la Comunidad Autónoma se han incluido tanto en la estructura de ingresos (aportación pública no monetaria) como en la estructura de costes concesionales para facilitar el análisis.
- Se han excluido los costes de financiación y amortización de la estructura de costes concesionales a efectos de calcular la rentabilidad y el período de recuperación de la inversión (o pay-back de la inversión).

---

<sup>29</sup> Según el estudio de viabilidad, el índice de variación del mantenimiento ITS es del 1,7%, sin embargo, en el Excel de cálculo la Administración ha considerado un índice de variación del 1,6%, por lo que esta Oficina ha corregido dicho índice a 1,7% para que sea coherente con la documentación del expediente.

- También se ha excluido el beneficio industrial de la estructura de costes del contrato.
- Se ha actualizado financieramente los flujos previstos en el proyecto aplicando la tasa de descuento, calculada en virtud de lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española al 5,25%, tal y como se detalla a continuación

El valor de la tasa de descuento será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses, incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos. Se tomará como referencia para el cálculo de dicho rendimiento medio los últimos datos disponibles publicados por el Banco de España en el Boletín del Mercado de Deuda Pública.”

Dicho rendimiento medio mensual se recoge en el siguiente cuadro:

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
<i>mar-24</i>	<i>abr-24</i>	<i>may-24</i>	<i>jun-24</i>	<i>jul-24</i>	<i>ago-24</i>
3,19	3,28	3,3	3,36	3,28	3,07
<b>Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)</b>					<b>5,25%</b>

**Tabla 29: Cálculo de la tasa de descuento aplicable**

Esta es la tasa de descuento aplicada a todos los escenarios analizados a lo largo de este informe, obteniéndose a través de ella los correspondientes indicadores económico-financieros.

En base a las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado por la Oficina, este proyecto concesional alcanzaría en sus 10 años de duración para cada lote los parámetros económico-financieros que se resumen en las siguientes tablas y cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV<sup>30</sup>:

<sup>30</sup> VAN: Valor Actual Neto.

Pay-back descontado: plazo de recuperación de la inversión calculado una vez aplicado el descuento financiero correspondiente.

TIR: Tasa Interna de Retorno.

	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
<b>RESULTADO OPERATIVO</b>	2.416.490,69	2.417.362,75	3.423.976,74	5.547.978,38	3.802.696,14	2.186.544,80
<b>RENTABILIDAD OPERATIVA</b>	17,01%	16,66%	14,04%	14,39%	14,58%	13,91%
<b>VAN</b>	165.489,26	223.501,36	236.540,22	406.162,32	181.764,37	166.565,35
<b>PAY-BACK DESCONTADO</b>	10 años					
<b>RENTABILIDAD OPERATIVA NETA</b>	7,28%	7,49%	5,96%	6,17%	5,96%	5,98%
<b>TIR</b>	7,60%	8,50%	7,68%	7,83%	6,86%	7,95%

**Tabla 30: Resultados del Escenario Base Ajustado**

### 5.3 Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio

Partiendo del escenario base ajustado, esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional para cada uno de los lotes, es decir, aquel descenso de la demanda del servicio que provocaría que el VAN del proyecto fuese cero y, por tanto, un mayor descenso conllevaría pérdidas para el concesionario, desde el punto de vista económico-financiero.

Para calcular el punto muerto del proyecto concesional reduciendo la demanda de los servicios objeto del contrato, esta Oficina ha partido de las hipótesis de demanda de la Administración, sin alterar la COSP prevista por la Administración en el PCAP, llegándose a la conclusión de que en cada uno de los lotes sería necesaria una **disminución de la demanda de usuarios de autobús respecto a la hipótesis de demanda planteada por la Administración de:**

Concepto	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Demanda estimada de viajero	2.121.352	2.295.846	1.553.039	5.249.635	3.690.863	3.621.992
Disminución de demanda hasta el punto muerto	4,67%	5,86%	9,04%	5,13%	2,91%	2,53%

**Tabla 31: Demanda estimada y reducción hasta el punto muerto**

### 5.4 Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

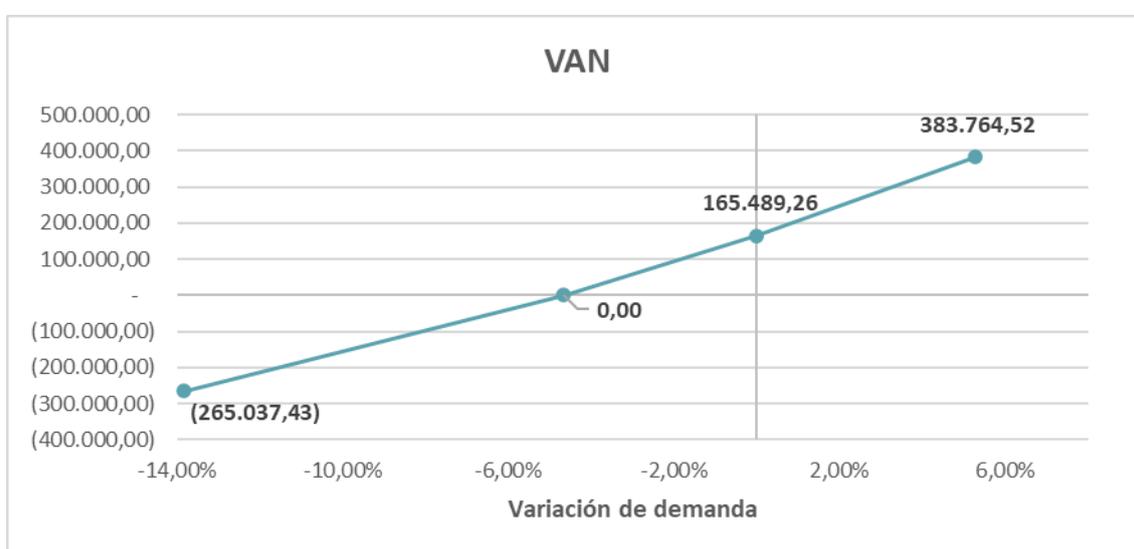
Esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del concesionario referido a cada uno de los lotes, considerando distintos niveles de demanda del servicio, incluyendo los usuarios del escenario base de la Administración (95% de la demanda de 2019), demanda de 2019, demanda de 2023 y punto muerto. En dicho análisis se han obtenido los parámetros

económico-financieros<sup>31</sup> que se resumen en las tablas y gráficos siguientes para cada lote<sup>32</sup>:

**Lote 1:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario TIR=0	1.954.907,60	-13,83%	0,00%	-265.037,43 €	-
Escenario Punto muerto	2.121.351,50	-4,67%	5,25%	0,00 €	10 años
<b>Escenario Base Administración – 95% demanda 2019</b>	<b>2.225.279,00</b>	<b>0,00%</b>	<b>7,60%</b>	<b>165.489,26 €</b>	<b>10 años</b>
Escenario Alternativo - Demanda real 2023	2.362.377,27	6,16%	10,65%	383.764,52 €	10 años

**Tabla 32: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 1 (RMU5)**



**Gráfico 1: Sensibilidad del VAN lote 1 (RMU5)**

<sup>31</sup> Aplicando la tasa de descuento que se estudia en el apartado siguiente de este informe.

<sup>32</sup> El artículo 99.7 de la LCSP establece que “En los contratos adjudicados por lotes, y salvo que se establezca otra previsión en el pliego que rija el contrato, cada lote constituirá un contrato, salvo en casos en que se presenten ofertas integradoras, en los que todas las ofertas constituirán un contrato”.

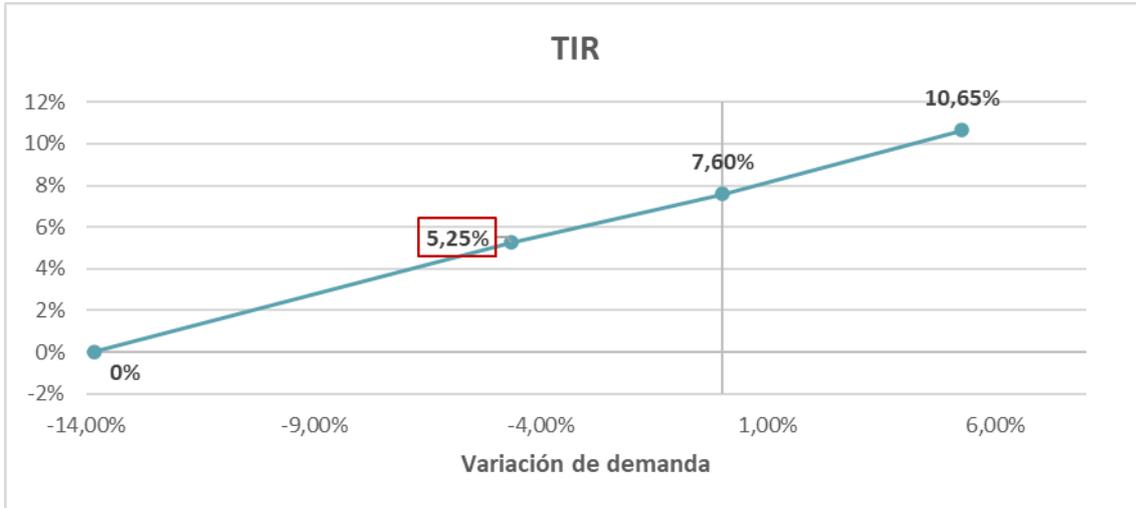


Gráfico 2: Sensibilidad de la TIR lote 1 (RMU5)

### Lote 2:

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Alternativo TIR=0	2.072.425,20	-15,02%	0,00%	-349.394,92 €	-
Escenario Alternativo - Demanda 2023	2.116.665,56	-13,21%	1,06%	-280.306,74 €	-
Escenario Punto muerto	2.295.846,28	-5,86%	5,25%	0,00 €	10 años
<b>Escenario Base Administración – 95% demanda 2019</b>	<b>2.438.764,54</b>	<b>0,00%</b>	<b>8,50%</b>	<b>223.501,36 €</b>	<b>10 años</b>

Tabla 33: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 2 (RMU6)

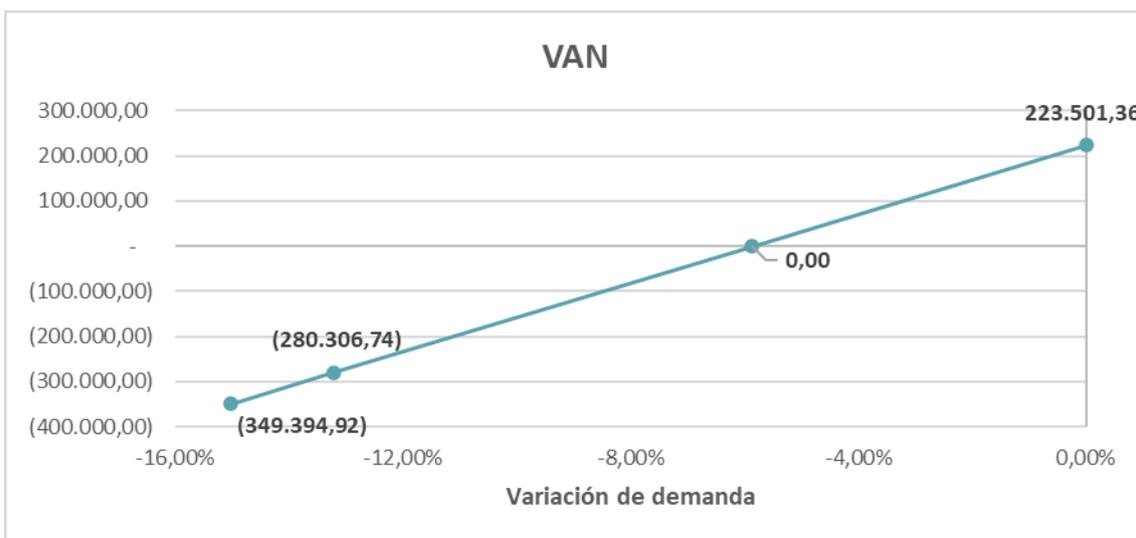


Gráfico 3. Sensibilidad del VAN lote 2 (RMU6)

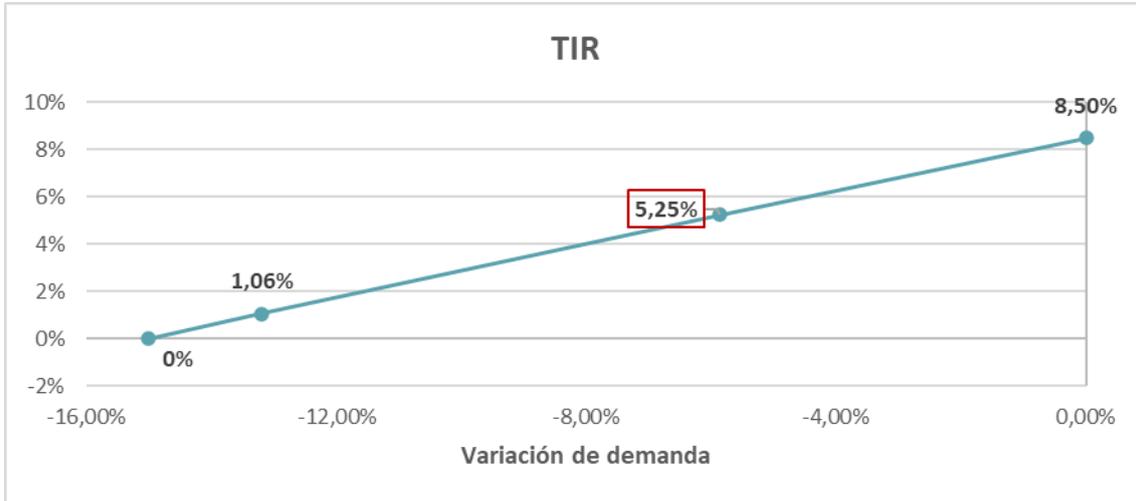


Gráfico 4. Sensibilidad de la TIR lote 2 (RMU6)

**Lote 3:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario TIR=0	1.229.683,88	-27,98%	0,00%	-495.438,99 €	-
Escenario Punto muerto	1.553.038,83	-9,04%	5,25%	0,00 €	10 años
<b>Escenario Base Administración – 95% demanda 2019</b>	<b>1.707.420,00</b>	<b>0,00%</b>	<b>7,68%</b>	<b>236.540,22 €</b>	<b>10 años</b>
Escenario Alternativo - Demanda real 2023	1.889.540,07	10,67%	10,50%	515.675,96 €	10 años

Tabla 34: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 3 (RMU7)

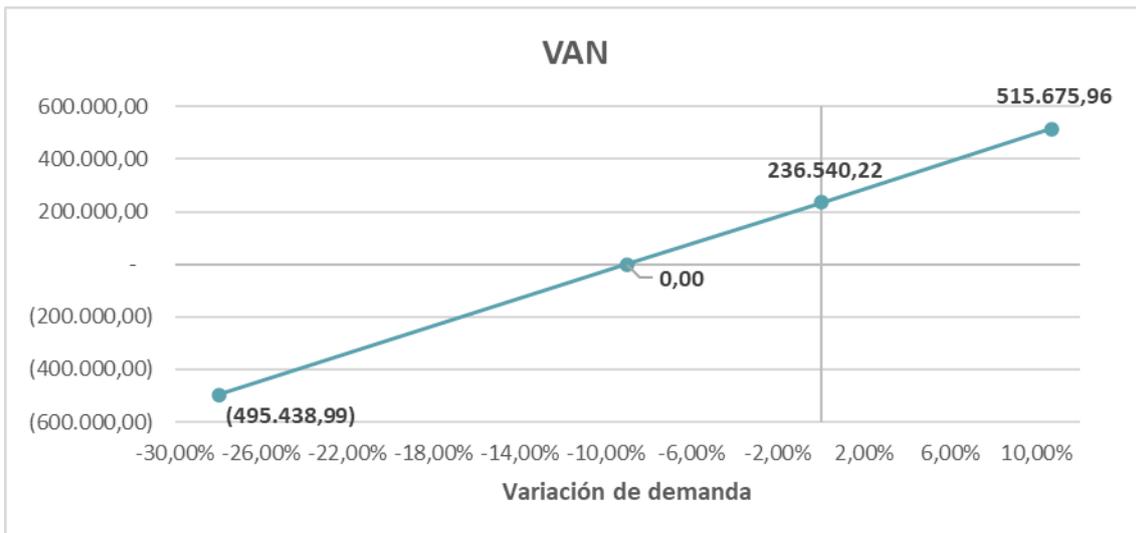


Gráfico 5. Sensibilidad del VAN lote 3 (RMU7)

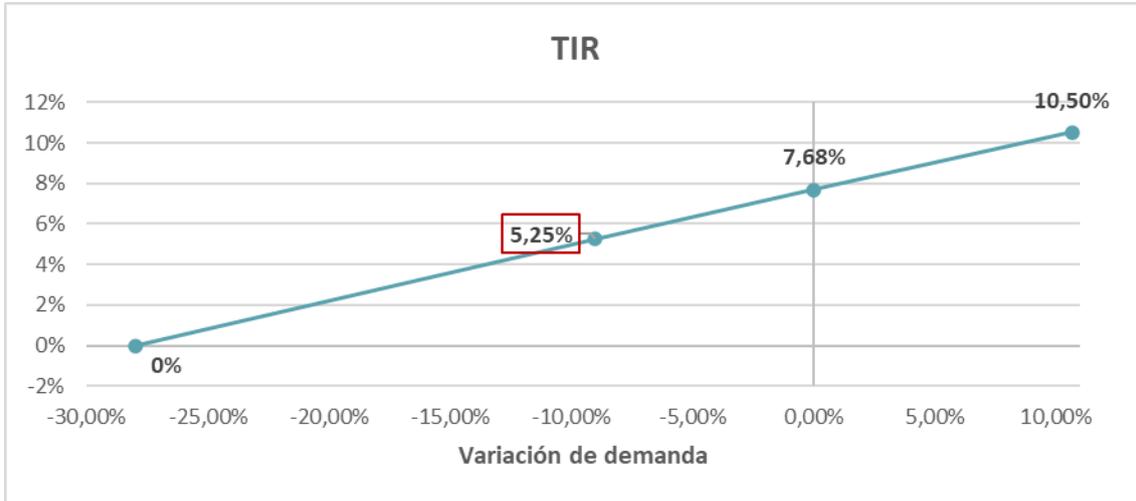


Gráfico 6. Sensibilidad de la TIR lote 3 (RMU7)

**Lote 4:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario TIR=0	4.690.169,33	-15,24%	0,00%	-800.585,04 €	-
Escenario Punto muerto	5.249.635,27	-5,13%	5,25%	0,00 €	10 años
<b>Escenario Base Administración – 95% demanda 2019</b>	<b>5.533.470,18</b>	<b>0,00%</b>	<b>7,83%</b>	<b>406.162,32 €</b>	<b>10 años</b>
Escenario Alternativo - Demanda real 2023	5.725.761,13	3,48%	9,56%	681.718,80 €	10 años

Tabla 35: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 4 (RMU8)

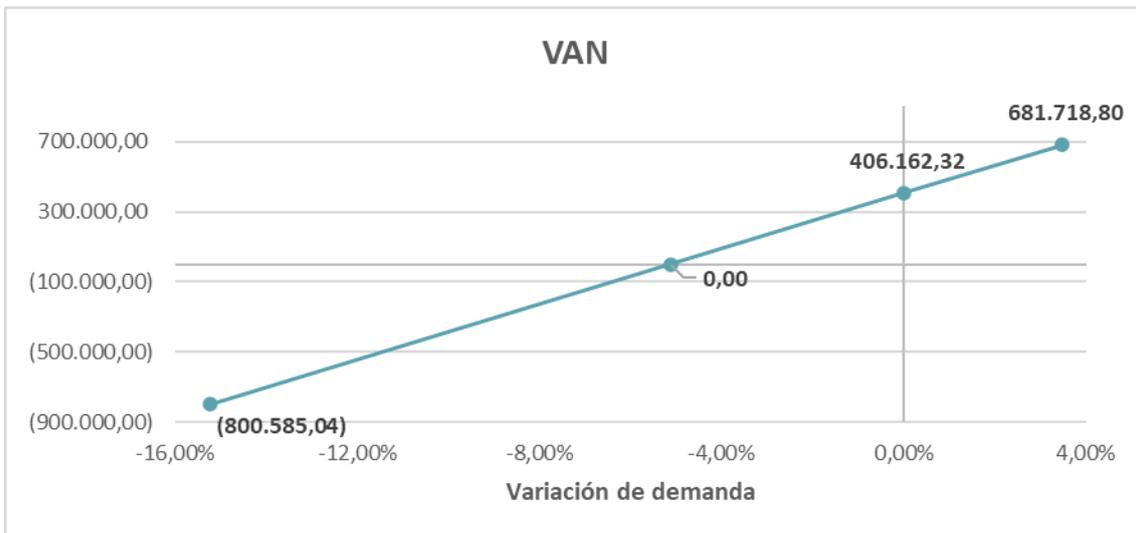


Gráfico 7. Sensibilidad del VAN lote 4 (RMU8)

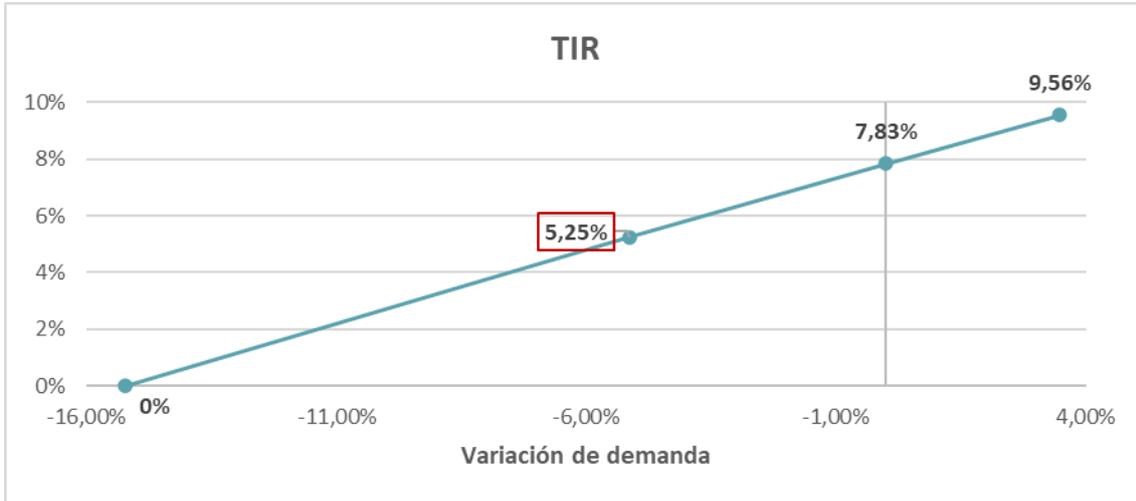


Gráfico 8. Sensibilidad de la TIR lote 4 (RMU8)

**Lote 5:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Alternativo TIR=0	3.340.910,82	-12,12%	0,00%	-574.032,02 €	-
Escenario Alternativo - Demanda 2023	3.488.662,96	-8,23%	2,25%	-331.453,80 €	10 años
Escenario Punto muerto	3.690.863,04	-2,91%	5,25%	0,00 €	10 años
<b>Escenario Base Administración – 95% demanda 2019</b>	<b>3.801.673,66</b>	<b>0,00%</b>	<b>6,86%</b>	<b>181.764,37 €</b>	<b>10 años</b>

Tabla 36: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 5 (RMU9)

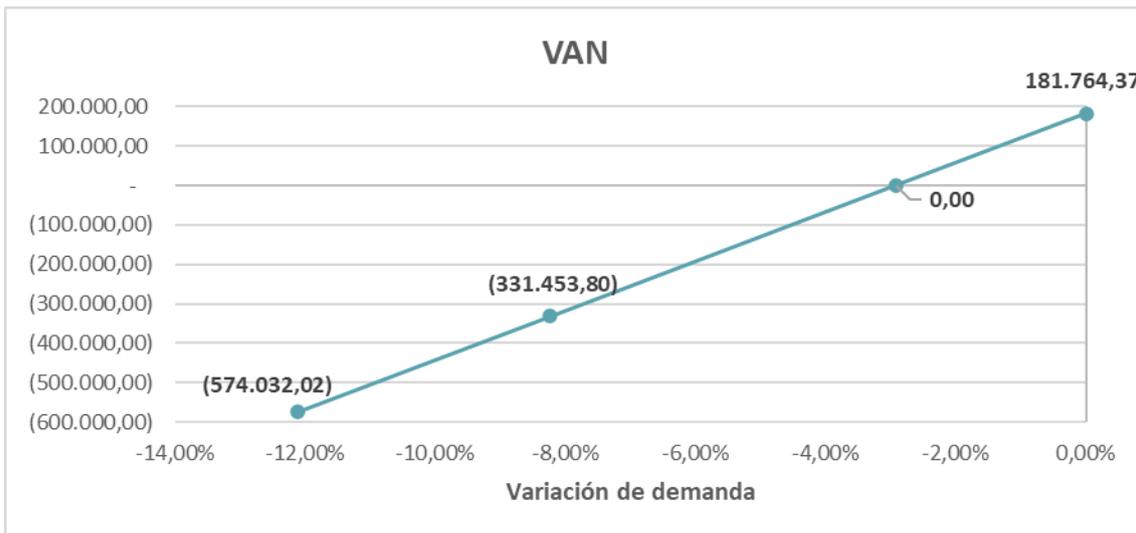


Gráfico 9. Sensibilidad del VAN lote 5 (RMU9)

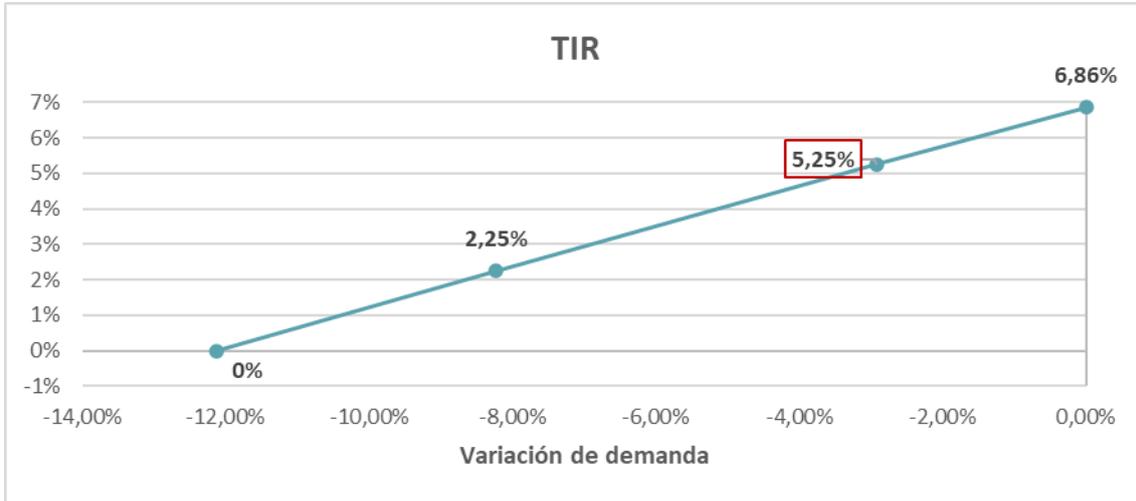


Gráfico 10. Sensibilidad de la TIR lote 5 (RMU9)

**Lote 6:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario TIR=0	3.445.588,54	-7,28%	0,00%	-265.037,43 €	-
Escenario Alternativo - Demanda real 2023	3.599.202,77	-3,14%	4,59%	-40.343,91 €	-
Escenario Punto muerto	3.621.992,59	-2,53%	5,25%	0,00 €	10 años
<b>Escenario Base Administración – 95% demanda 2019</b>	<b>3.715.921,86</b>	<b>0,00%</b>	<b>7,95%</b>	<b>165.489,26 €</b>	<b>10 años</b>

Tabla 37: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 6 (RMU10)

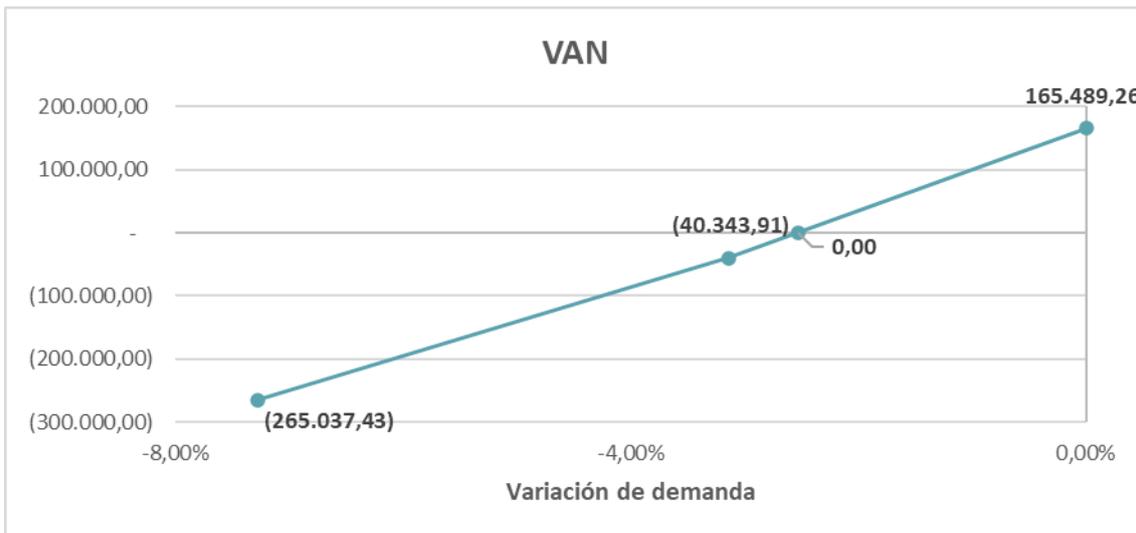
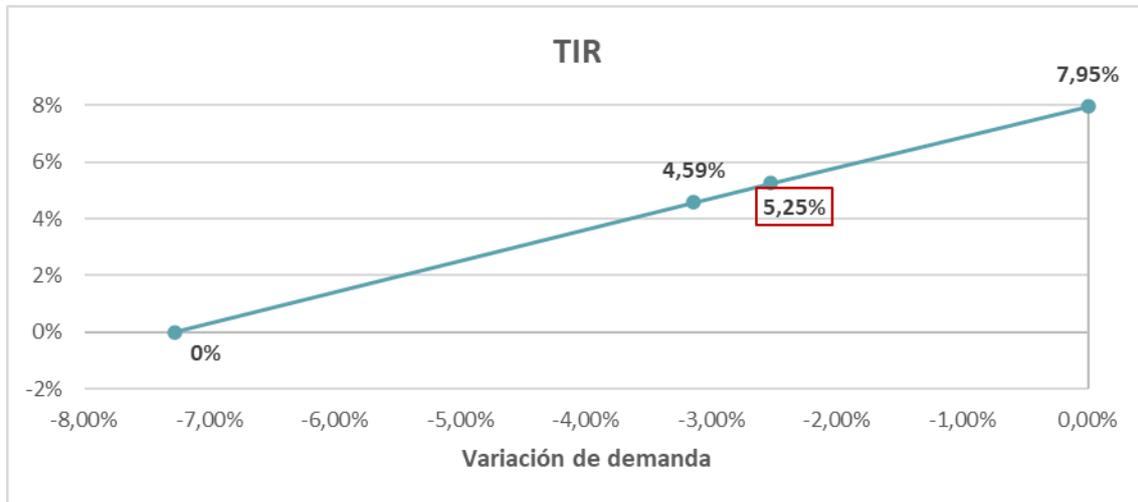


Gráfico 11. Sensibilidad del VAN lote 6 (RMU10)



**Gráfico 12. Sensibilidad de la TIR lote 6 (RMU10)**

En las tablas y gráficos anteriores se observa la posible repercusión que tendría en la TIR, VAN y el período de recuperación de la inversión, la variación de la demanda de viajeros de autobús, en los puntos de mayor significación a juicio de esta Oficina.

Los resultados obtenidos permiten obtener las siguientes conclusiones:

- En los lotes 1; 3 y 4, el punto muerto se sitúa por debajo de las demandas de 2023 (corregida en los lotes 3 y 4), que han sido trasladadas a esta Oficina por parte de la Comunidad Autónoma. El punto muerto se alcanzaría con reducciones de la demanda experimentada en 2023, de entre el 9 y casi el 18%, lo que conlleva que, aunque eventuales desviaciones en las previsiones de demanda podrían comportar variaciones relativamente relevantes en los parámetros económicos del proyecto concesional, lo cierto es que, a la vista de los datos de 2023, las variaciones que deberían producirse a la baja en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto en los tres lotes, no pueden considerarse que tenga una probabilidad significativa de producirse, o lo que es lo mismo, las variaciones a la baja que deberían producirse en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto, no parece que puedan producirse en condiciones normales de funcionamiento del mercado.
- Sin embargo, en los lotes 2; 5 y 6, el punto muerto se sitúa por encima de las demandas de 2023, lo que no permite descartar que pudieran llegar a producirse con una probabilidad que no cabe considerar desdeñable que la demanda real descendiera por debajo del punto muerto, originando pérdidas para el concesionario.

## 6. Revisión del plazo establecido para el proyecto.

Como ya se ha señalado previamente, conforme al artículo 4, apartado 3 del 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) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo:

*“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años<sup>33</sup> 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, la Región de Murcia plantea una duración del contrato de 10 años, sin que la definición de este plazo tenga una vinculación directa con el periodo de recuperación de las inversiones del proyecto, como en general exige el artículo 29.6 de la LCSP para los contratos de concesión que se planteen con un plazo superior a cinco años.

El Reglamento europeo regula los contratos de servicio público, según se definen en su artículo 2, letra i), en el ámbito del transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. Dependiendo de sus características, el Reglamento prevé que estos contratos de servicio público entren en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratación pública (Directiva 2014/24/UE y Directiva 2014/25/UE). Sin embargo, esto no es lo que sucede en el caso de las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros, que quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva

---

<sup>33</sup> Nótese que el Reglamento europeo establece el período máximo de duración de diez años, pero no determina el criterio o el método para delimitar, dentro de ese plazo máximo, el período de duración concreto para estos contratos.

2014/23/UE, sin perjuicio del desarrollo del ya citado Reglamento por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros<sup>34</sup>.

En España la regulación sectorial se encuentra en **Ley 16/1987, de 30 de julio**, de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyo artículo 72.4 dispone que *“El contrato de gestión de cada servicio **determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años. No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido***”.

No obstante, hay que indicar que, según la disposición final segunda de esta misma Ley este precepto no constituye legislación básica, salvo en los casos en los que se trate de transporte que discurra por más de una comunidad autónoma. Por ello, en el caso del proyecto concesional presentado debe acudir a lo que se encuentre previsto en la regulación propia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

A este respecto, ni la **Ley 10/2015, de 24 de marzo**, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia (artículo 14 para el transporte urbano y artículo 18 para el interurbano), y ni el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia, redactado conforme a la misma, establecen un criterio distinto que el de *“no exceder el plazo de duración máxima previsto en la legislación aplicable”*. No obstante, la disposición final primera de esta ley establece una cláusula de supletoriedad regulatoria, del siguiente modo: **“en lo no previsto en la presente ley y sus**

---

<sup>34</sup> Véase a este respecto, el artículo 5.1 del Reglamento y la [Comunicación de la Comisión Europea relativa a directrices de interpretación del Reglamento \(CE\) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera \(2023/C 222/01\)](#). Además debe señalarse que cuando se trate de contratos de servicios públicos no concesionales, estos se registrarán directamente por las Directivas de contratación pública.

Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de España es importante señalar que el artículo 71 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispone en general que *“En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos”*.

***normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes por carretera.”***

En consecuencia, bajo esta regla de supletoriedad resultaría de aplicación lo dispuesto en la ley estatal, debiendo determinarse el plazo de duración del contrato atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista, como ya se ha mencionado.

Por ello, teniendo en cuenta que las características y el plazo de amortización de los activos proyectados en el estudio de viabilidad de los seis lotes de este contrato es de 10 años, a juicio de esta Oficina **no existe objeción alguna al establecimiento de dicho plazo de duración.**

## **7. Análisis de la existencia de transferencia de riesgo operacional**

El artículo 5.1 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, dispone que será la regulación comunitaria de concesiones la que determine si concurre o no la naturaleza jurídica concesional de los contratos de transporte. Dicha regulación se encuentra principalmente en el artículo 5.1 de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión, precepto que fue transpuesto de forma prácticamente idéntica en la legislación española.

Al respecto, 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.

En el contrato objeto de estudio, tras el análisis efectuado por esta Oficina de la demanda prevista, el análisis de los ingresos y costes de la concesión y de la configuración del mecanismo de compensación al concesionario en forma de subvención<sup>35</sup>, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- En cuanto a la estructura de ingresos y costes concesionales: Aunque un porcentaje significativo de los ingresos que obtendrá el concesionario tienen un carácter variable en función de la demanda, representan un peso mayor los que provienen de la Administración en forma de compensación por obligaciones de servicio público en los lotes 1 a 5 (63% en el lote 1, 60% en el lote 2, 82% en el lote 3, 70% en el lote 4 y 65% en el lote 5). Solamente en el lote 6 los ingresos variables en función de la demanda representan un peso mayor que los ingresos que provienen de la Administración, que en este caso suponen el 40% del total de ingresos concesionales. Por otro lado, el 100% de los costes son de naturaleza fija.
- En cuanto a las inversiones que el concesionario tiene obligación de realizar, se debe señalar que se efectúan en su totalidad en el primer año del contrato a los efectos de incorporar la flota mínima exigida en pliegos.
- En la tabla siguiente se recogen las variaciones porcentuales de demanda sobre el escenario base de la Administración (95% de la demanda registrada en 2019) y sobre la demanda de 2023 que serían necesarias para alcanzar el punto muerto:

---

<sup>35</sup> Compensación por obligación del servicio público (COSP).

Lote	Variación de demanda del escenario base hasta el punto muerto	Variación demanda 2023 hasta el punto muerto
Lote 1	-4,67%	-10,20%
Lote 2	-5,86%	7,68%
Lote 3	-9,04%	-17,92%
Lote 4	-5,13%	-9,34%
Lote 5	-2,91%	5,80%
Lote 6	-2,53%	1,68%

**Tabla 38: Variación demanda y variación demanda 2023 hasta el punto muerto**

Esta Oficina considera poco probable que en los lotes 1, 3 y 4, experimenten disminuciones de demanda que conlleven llegar al punto muerto. En los otros 3 lotes (lotes 2, 5 y 6), no resulta descartable la posibilidad de que la demanda real en el primer año de concesión se sitúe por debajo del punto muerto, lo que originaría pérdidas para el concesionario.

- A mayor abundamiento, debe tenerse en cuenta el esfuerzo que vienen realizando las distintas Administraciones Públicas en el fomento de una movilidad sostenible y de carácter colectivo, lo que contribuye a una mayor concienciación de la población hacia el uso del transporte colectivo y a un cambio en los hábitos de movilidad de la ciudadanía, cada vez más sensibilizada con la sostenibilidad medioambiental.
- El diseño de la compensación por obligación de servicio público (COSP) a favor del contratista, que se configura como una aportación invariable a lo largo del contrato, que será ofertada por los licitadores y que, además, está sujeta a revisión de precios, actúa como una garantía de ingresos mínimos para el concesionario. Ante aumentos de demanda, la aportación pública no será objeto de reducción, ya que el cálculo de la liquidación anual de la misma contemplada en el PCAP solamente contempla la adición de compensaciones por la política tarifaria y la minoración por penalidad, que en el análisis no se han considerado dado su escaso impacto en el modelo. Con ello, cualquier aumento de demanda y/o de los ingresos tarifarios, o una reducción en los costes del servicio, no implicaría reducción de la COSP y estos mayores ingresos o menores costes, irían en beneficio exclusivo del concesionario.
- En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo de incremento de costes, conviene recordar que los pliegos ya contemplan un mecanismo de revisión de precios. El mecanismo de revisión de tarifas amortigua en gran medida el impacto que para el concesionario pueda tener un potencial incremento de los costes del servicio, lo que significa que el riesgo sobre el resultado de la explotación del servicio queda parcialmente limitado.

En consecuencia, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 99.7 de LCSP, se considera que con la configuración de este contrato:

- En los **lotes 1, 3 y 4 no se produce transferencia de riesgo operacional** suficiente al contratista, fundamentalmente del riesgo de demanda, para configurar una naturaleza jurídica concesional, debido a la significativa limitación de las potenciales pérdidas por la baja probabilidad de alcanzar una reducción de la demanda suficiente para llegar al punto muerto y por la configuración de la subvención de explotación como un mecanismo de compensación.
- Mientras que en **los lotes 2, 5 y 6** se considera que se produce transferencia del riesgo operacional suficiente, **fundamentalmente del riesgo de demanda**, debido a que no sería descartable la posibilidad de que la demanda real que pudiera registrarse en estos lotes se situara por debajo del punto muerto, originando pérdidas para el concesionario. Por tanto, en estos tres lotes el contrato puede configurarse como contrato de concesión de servicios, de acuerdo con el artículo 15 de la LCSP

#### **8. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.**

El apartado primero del artículo 333 de la LCSP señala que: *“La Oficina Nacional de Evaluación, órgano colegiado integrado en la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación, tiene como **finalidad analizar la sostenibilidad financiera** de los contratos de concesiones de obras y contratos de concesión de servicios, sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo de la letra b) del apartado 3”*.

Por ello, para completar el análisis de las variables que pueden impactar en la sostenibilidad financiera del contrato como consecuencia de las condiciones presentadas por los licitadores en sus ofertas, esta Oficina ha realizado un estudio de los principales criterios de adjudicación de contenido económico incluidos en los pliegos de esta licitación, con el objetivo de conocer el impacto que posibles bajadas en la oferta económica de los licitadores podrían tener en la rentabilidad operativa del proyecto y, por tanto, en la sostenibilidad financiera del contrato.

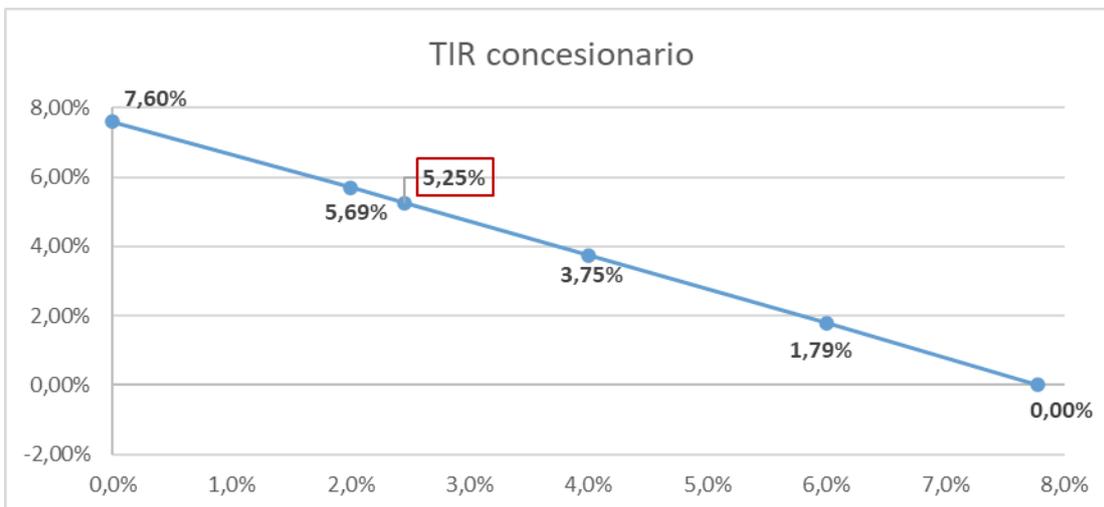
En el PCAP se recogen los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas o porcentajes entre los que se encuentra la oferta económica del licitador relativa a la reducción de la compensación por obligación del servicio público (COSP). Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en el precio ofertado por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes para cada uno de los lotes.

En las tablas y gráficos mostrados a continuación, se recoge un análisis del impacto que tendría en la rentabilidad operativa del contratista las posibles bajadas de los precios en las ofertas:

**Lote 1:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	7,60%
2,00%	5,69%
2,45%	5,25%
4,00%	3,75%
6,00%	1,79%
7,78%	0,00%

**Tabla 39: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1**

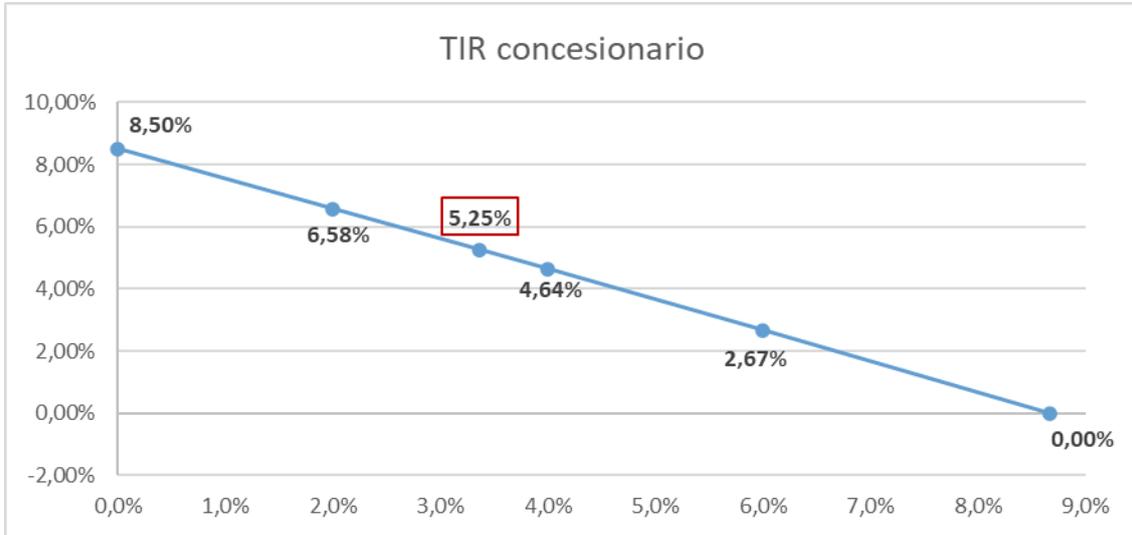


**Gráfico 13: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1**

**Lote 2:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	8,50%
2,00%	6,58%
3,37%	5,25%
4,00%	4,64%
6,00%	2,67%
8,67%	0,00%

**Tabla 40: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2**

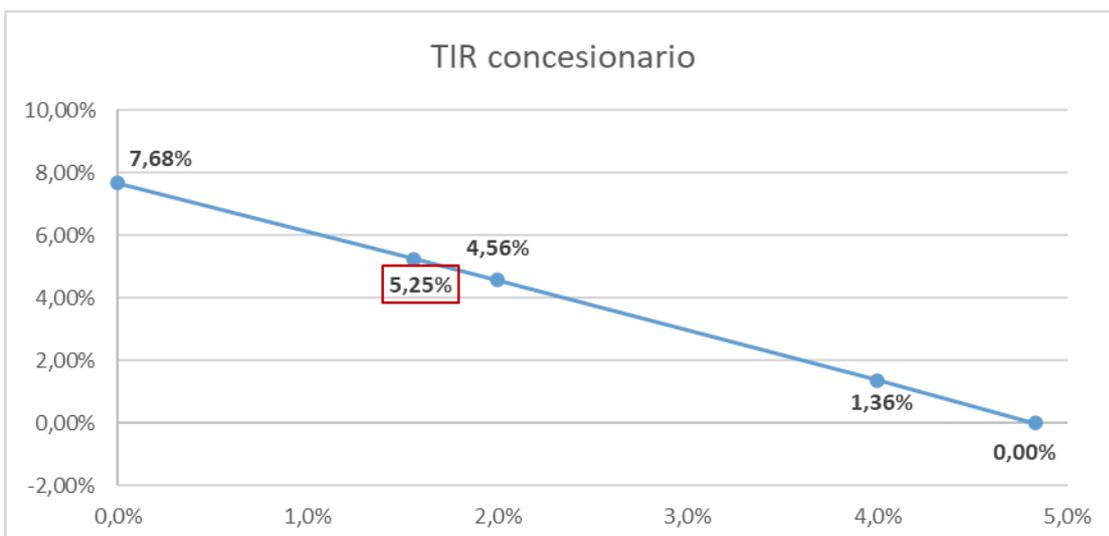


**Gráfico 14: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2**

**Lote 3:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	7,68%
1,56%	5,25%
2,00%	4,56%
4,00%	1,36%
4,83%	0,00%

**Tabla 41: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3**

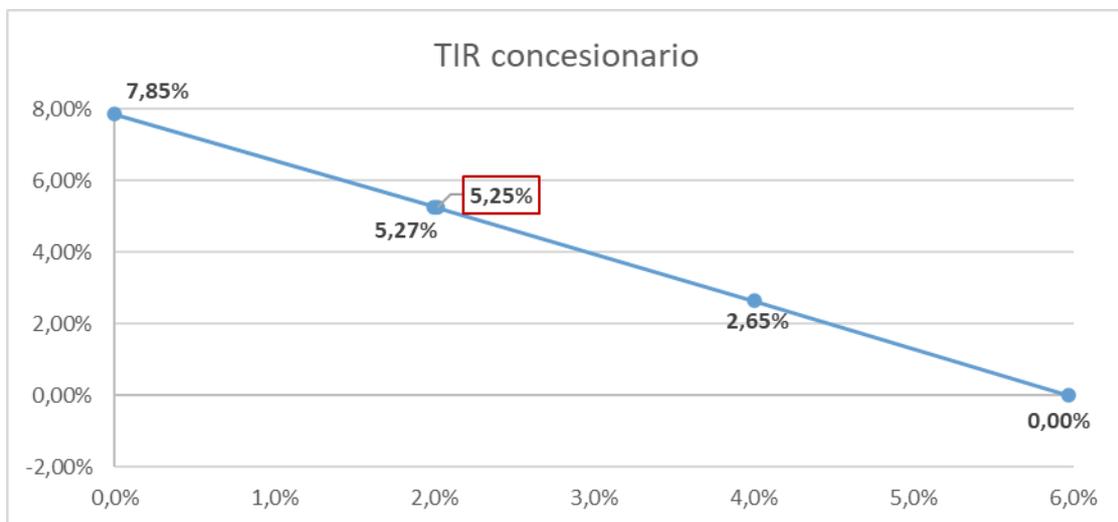


**Gráfico 15: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3**

**Lote 4:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	7,85%
2,00%	5,27%
2,02%	5,25%
4,00%	2,65%
5,97%	0,00%

**Tabla 42: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4**

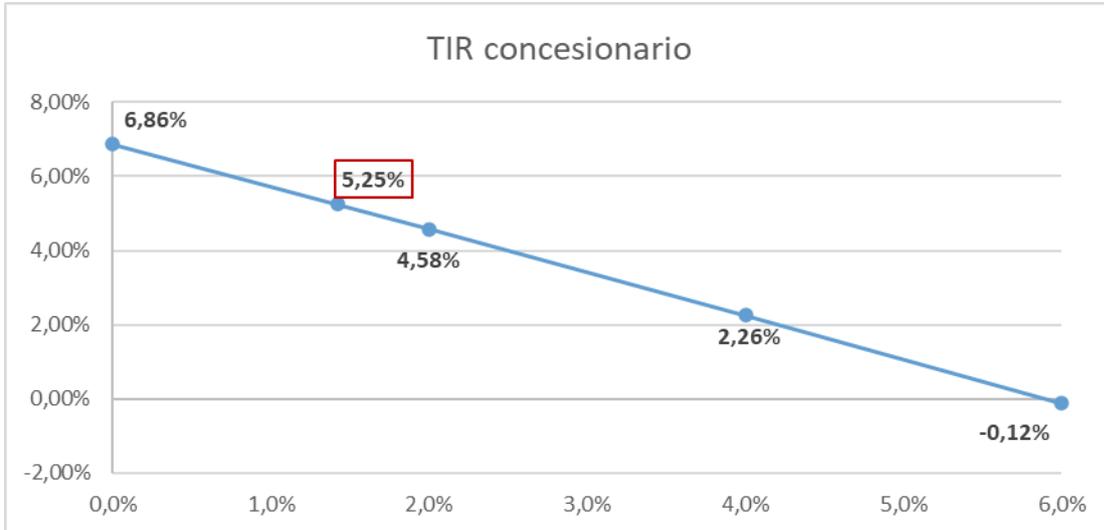


**Gráfico 16: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4**

**Lote 5:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	6,86%
1,42%	5,25%
2,00%	4,58%
4,00%	2,26%
6,00%	-0,12%

**Tabla 43: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 5**

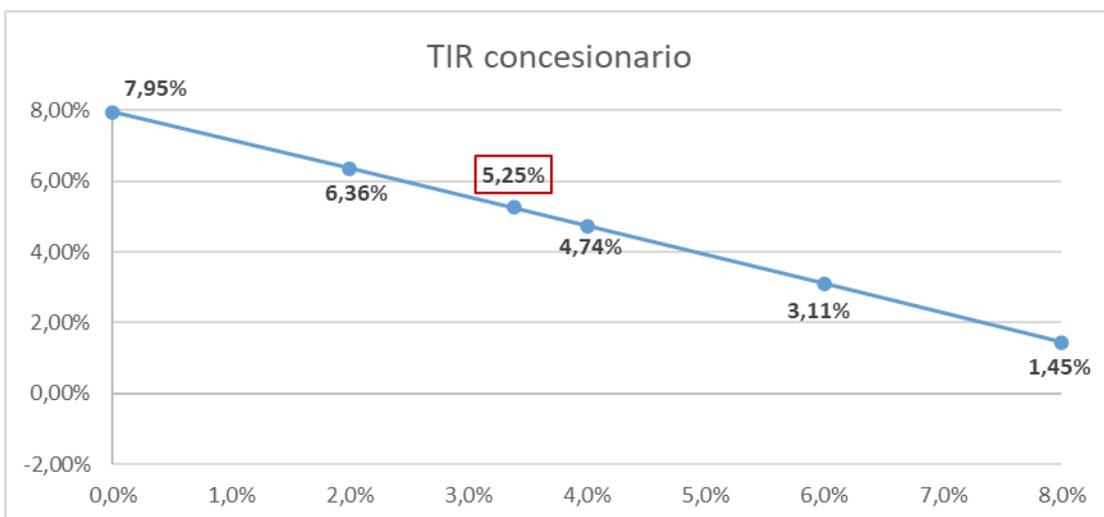


**Gráfico 17: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 5**

**Lote 6:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	7,95%
2,00%	6,36%
3,38%	5,25%
4,00%	4,74%
6,00%	3,11%
8,00%	1,45%
9,72%	0,00%

**Tabla 44: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 6**



**Gráfico 18: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 6**

Observando las tablas y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una disminución de precio base de licitación del **2,45%** en el lote 1, del **3,37%** en el lote 2, del **1,56%** en el lote 3, del **2,02%** en el lote 4, del **1,42%** en el lote 5 y del **3,38%** en el lote 6, manteniendo el resto de las variables inalteradas, la rentabilidad del concesionario sería nula. Es decir, si se adjudicara este contrato con una bajada de precios superior a dichos porcentajes, el proyecto obtendría rentabilidades que podrían poner en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente.

Otros compromisos que están incluidos entre los criterios de adjudicación evaluables de forma automática son:

- Valoración de los vehículos-km ofertados
- Valoración de la campaña anual de promoción del servicio
- Valoración de las condiciones de prestación del servicio en gratuidad

Los compromisos que pudieran asumirse en el marco de estos tres criterios de valoración podrían suponer modificaciones en los escenarios analizados, si bien con un impacto más limitado que el de la reducción de la oferta económica anteriormente analizado.

## V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta los elementos del análisis, en concreto en los lotes 2, 5 y 6 dónde se deduce que sí se traslada al concesionario el riesgo operacional, procede realizar la evaluación de estos lotes sobre dos ejes fundamentales: 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 gestión del servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia, en los lotes denominados RMU5 a RMU10, siendo los lotes RMU6, RMU9 y RMU10 objeto de esta evaluación.

Los lotes que se pretenden licitar (RMU5 a RMU10) van a sustituir a los títulos concesionales que fueron convalidados con la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y, posteriormente, prorrogados en virtud de lo previsto en la Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencias exclusivas en materia de transporte por carretera y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, conforme establece el artículo 10. Uno. 2 y 4 del Estatuto de autonomía aprobado por Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio. Por su parte, la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, delegó la práctica totalidad de las competencias ejecutivas y de desarrollo reglamentario en esta materia.

Por tanto, el proyecto propuesto entra dentro del marco competencial del órgano proponente.

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.

Tras revisar la documentación del expediente, puede concluirse que las características de estos tres lotes 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.

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

La rentabilidad del proyecto, tal y como ha sido analizada, viene condicionada por la necesidad del concesionario de realizar determinadas inversiones al inicio del periodo concesional, aunque se contemplan ingresos al final del periodo concesional procedentes del valor residual de dichas inversiones. Por ello, se ha evaluado en términos de resultado económico operativo neto frente a los ingresos máximos previstos, alcanzando dicha ratio los valores que se figuran en la siguiente tabla:

Lote	Rentabilidad Operativa Neta
Lote 1	7,28%
Lote 2	7,49%
Lote 3	5,96%
Lote 4	6,17%
Lote 5	5,96%
Lote 6	5,98%

**Tabla 45: Rentabilidades operativas netas**

La información de las ratios sectoriales de las sociedades no financieras, facilitada por la Central de Balances del Banco de España de los últimos años para el sector de actividad “H493: Otro transporte terrestre de pasajeros” de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), en concreto, la estadística registrada de la ratio R05 (Resultado económico neto/Cifra neta de negocios), es la siguiente:<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Esta información puede consultarse en:

[https://www.bde.es/bde/es/areas/cenbal/Bases\\_de\\_datos\\_p/Ratios\\_sectoria\\_70456df33de7551.html](https://www.bde.es/bde/es/areas/cenbal/Bases_de_datos_p/Ratios_sectoria_70456df33de7551.html)

AÑO	Q1	Q2	Q3
2013	-4,58	2,29	8,21
2014	-2,81	2,75	8,64
2015	-1,29	3,53	10,58
2016	-1,00	3,66	10,46
2017	-2,05	3,15	9,61
2018	-3,51	2,26	7,99
2019	-2,81	2,86	8,41
2020	-48,92	-14,64	2,32
2021	-6,00	4,10	16,29
2022	-2,77	4,77	13,10
<b>Media últimos 10 años</b>	<b>-7,57</b>	<b>1,47</b>	<b>9,56</b>
<b>Media últimos 8 años (sin 2020 y 2021)</b>	<b>-2,60</b>	<b>3,16</b>	<b>9,63</b>

**Tabla 46: Ratio Sector de actividad (CNAE) H493 Otro transporte terrestre de pasajeros**

A los efectos de realizar este análisis, se ha escogido la ratio R05 (Resultado económico neto/Cifra neta de negocios) por aproximarse más a las rentabilidades operativas netas calculadas por esta Oficina. De esta forma, se puede observar que las rentabilidades operativas netas en todos los lotes se situarían entre la media aritmética del segundo y tercer cuartil (mucho más próximos al tercero o Q3) de los datos contenidos en la Central de Balances del Banco de España, de los últimos 10 años, o excluyendo de esta media los años 2020 y 2021 afectados por las restricciones a la movilidad consecuencia de la pandemia producida por la COVID-19, que en este sector tuvo un impacto muy relevante en los niveles de demanda registrada

Además, los resultados operativos netos obtenidos en los análisis de sensibilidad realizados por esta Oficina, en los distintos escenarios analizados en el apartado 5.4 de este informe, ofrece los siguientes datos:

Escenarios	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Escenario TIR=0	3,42%	2,39%	2,08%	2,13%	2,22%	2,04%
Escenario Punto muerto	5,83%	5,56%	4,74%	4,85%	5,09%	4,65%
Escenario Base Administración – 95% demanda 2019	7,28%	7,49%	5,96%	6,17%	5,96%	5,98%
Escenario Alternativo - Demanda real 2019	9,13%	9,15%	6,65%	7,49%	7,50%	8,64%

**Tabla 47: Rentabilidades operativas netas según escenarios**

Se puede observar que, en los distintos escenarios planteados, incluido el más pesimista, las rentabilidades se encuentran entre la media de los cuartiles 2 y 3, acercándose más al Q3 en los escenarios más optimistas.

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, podría considerarse que la rentabilidad económico-financiera del proyecto, en cuanto a los lotes 2, 5 y 6, es ajustada y se encuentra en un rango **razonable** por lo que, tanto ésta, como el resto de los indicadores económicos estarían dentro de los límites de la sostenibilidad.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Lo que debe entenderse sin perjuicio de lo analizado en el apartado IV.8 de este informe, sobre el impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

## VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del “*Contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la región de Murcia RMU5 a RMU10*”, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- De acuerdo con la documentación aportada y las estimaciones tanto de demanda e ingresos como de costes e inversiones, apoyadas con la información adicional que ha sido facilitada a lo largo de la tramitación del expediente, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo.
- No existen objeciones al plazo de 10 años de **duración** máxima prevista del contrato, ya que dicho plazo se encuentra amparado por la normativa sectorial específica, en particular, por lo previsto en el artículo 4, apartado 3 del 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) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, así como en la regulación de desarrollo establecida en el ordenamiento jurídico español y el de la propia Región de Murcia.
- Respecto al **riesgo operacional** que debería asumir el contratista, y dado que, de acuerdo con el artículo 99.7 de la LCSP cada lote constituirá un contrato con sustantividad propia, dado que no existe en los pliegos otra previsión al respecto, puede concluirse que:
  - Respecto de los **lotes 1, 3 y 4 no existe transferencia de riesgo operacional suficiente** para poder considerar que la naturaleza jurídica de esta licitación es la correspondiente a un contrato de concesión, debido a que, conforme a los análisis realizados en este informe, en condiciones normales de funcionamiento, el concesionario podrá cubrir los costes en que haya incurrido como consecuencia de la explotación del servicio, apreciando que la posibilidad de incurrir en pérdidas resulta meramente nominal o desdeñable.
  - En los **lotes 2, 5 y 6 se considera que existe transferencia de riesgo operacional suficiente**, debido a que no sería descartable la posibilidad de que la demanda real en el primer año de concesión se situara por debajo del punto muerto, originando pérdidas para el concesionario.
- Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, podría considerarse que la rentabilidad económico-

financiera del proyecto, en cuanto a los lotes 2, 5 y 6, es ajustada y se encuentra en un rango **razonable** por lo que, tanto ésta, como el resto de los indicadores económicos estarían dentro de los límites de la sostenibilidad.

- En cualquier caso, el establecimiento de un marco adecuado para la correcta ejecución del contrato y su sostenibilidad financiera aconseja vigilar los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas, atendiendo a lo dispuesto en el PCAP y en el artículo 149 de la LCSP, así como a los análisis efectuados en este informe al amparo de los datos e información facilitada por la propia Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- Ante la ausencia de una transferencia de riesgo operacional suficiente para que los lotes 1, 3 y 4 del contrato proyectado tenga la naturaleza jurídica de concesión de servicios, la Administración podría, de acuerdo con lo establecido en el **artículo 312 de la LCSP**, reformular el proyecto para articular su licitación como un **contrato de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía**, o alternatively revisar el proyecto a la luz de los análisis anteriormente expuestos, de forma que se trasladara adecuadamente el riesgo operacional al concesionario en una parte que no fuera meramente nominal o desdeñable.

## **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 21 de junio de 2024:**

- Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
- Memoria explicativa del proyecto de contratación de la concesión de servicios.
- Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas, de este contrato este contrato, acompañado de anexos II y III.
- Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración.

### **2. Documentación adicional facilitada el día 31 de julio de 2024:**

- Contestación al requerimiento remitido por la ONE
- Hojas de cálculo utilizadas para la elaboración del Estudio de Viabilidad.

### **3. Documentación adicional facilitada el día 9 de agosto de 2024:**

- Documento de respuesta a la solicitud de información adicional formulada por correo electrónico.

### **4. Documentación adicional facilitada el día 3 de septiembre de 2024:**

- Correo electrónico aclarando discrepancias en la estimación de la demanda puestas de manifiesto por la ONE.

## ANEXO II. DETALLE DEL CÁLCULO DE LOS COSTES DE PERSONAL

En el coste anual se incluyen todos los conceptos que el Convenio Colectivo considera, que son los siguientes:

Parámetros	Valor
Horas Convenio Año	1.819
Salario Base Año	22.232,06 €
Antigüedad Año	2.152,12 €
Quebranto Moneda Año	317,95 €
% Plus Nocturnidad sobre Salario	20%
Plus de Nocturnidad Hora	2,72 €
Hora Extraordinaria	11,57 €
Seguridad Social	34%
Uniforme Año	152,50 €

**Tabla 48: Conceptos considerados en costes de personal en base a convenio**

Conforme a lo indicado, el coste anual por conductor en base a convenio (sin tener en cuenta horas extraordinarias, plus de nocturnidad, y otros elementos como los uniformes) resulta ser el siguiente:

Concepto	Coste Anual Conductor -Perceptor año 2025
Salario Base Año	22.232,06 €
Antigüedad Año	2.152,12 €
Quebranto Moneda Año	317,95 €
<b>Salario Bruto Total (SB)</b>	<b>24.702,14 €</b>
Seguridad Social	34%
<b>Coste Salarial Total</b>	<b>33.100,86 €</b>

**Tabla 49: Coste anual por conductor en base a convenio**

Aplicando las horas extraordinarias y los diferentes pluses considerados, el coste salarial total por lote para el primer año de contrato es el siguiente<sup>38</sup>:

<sup>38</sup> El coste salarial total considerado para el análisis ha sido el de la Administración, que presenta ligeras desviaciones respecto al calculado por el efecto de los decimales.

Concepto	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6
Horas conducción	20.767,94	24.073,81	36.555,42	53.606,14	35.459,90	19.939,89
FTE	11,45	13,27	20,15	29,55	19,55	10,99
Coste por hora	13,62	13,62	13,62	13,62	13,62	13,62
Coste SB	282.859,34	327.885,29	497.884,82	730.115,63	482.963,84	271.581,30
Coste SB + SS	379.031,52	439.366,29	667.165,66	978.354,94	647.171,54	363.918,94
Horas Nocturnidad	733	850	1.290,00	1.892,00	1.251,50	704,00
Coste por hora nocturnidad	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72
Coste nocturnidad	1.993,76	2.312,00	3.508,80	5.146,24	3.404,08	1.914,88
Coste nocturnidad + SS	2.671,64	3.098,08	4.701,79	6.895,96	4.561,47	2.565,94
<b>Coste salarial total calculado</b>	<b>381.703,16</b>	<b>442.464,37</b>	<b>671.867,45</b>	<b>985.250,90</b>	<b>651.733,01</b>	<b>366.484,88</b>
<b>Coste salarial total Administración</b>	<b>381.703,16</b>	<b>442.463,09</b>	<b>671.868,08</b>	<b>985.250,85</b>	<b>651.733,05</b>	<b>366.484,04</b>

**Tabla 50: Costes salariales totales por lote**

### ANEXO III: DETALLE DE LOS COSTES POR CADA LOTE

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	11.790.883,74	Costes Fijos	1.231.189,10	1.071.691,50	1.095.657,06	1.120.214,22	1.145.378,54	1.171.166,03	1.197.593,11	1.224.676,70	1.252.434,15	1.280.883,31
1,86%	219.246,35	Seguros	20.391,98	20.718,25	21.049,74	21.386,54	21.728,72	22.076,38	22.429,61	22.788,48	23.153,10	23.523,54
0,78%	91.436,11	Tributos	8.086,86	8.305,21	8.529,45	8.759,74	8.996,25	9.239,15	9.488,61	9.744,80	10.007,91	10.278,13
0,88%	103.687,04	Mantenimiento ITS	9.600,00	9.763,20	9.929,17	10.097,97	10.269,64	10.444,22	10.621,77	10.802,34	10.985,98	11.172,74
4,58%	540.465,43	Neumáticos	52.034,91	52.472,00	52.912,77	53.357,24	53.805,44	54.257,40	54.713,16	55.172,75	55.636,21	56.103,55
11,47%	1.352.190,11	Mantenimiento reparación y limpieza	125.194,29	127.322,59	129.487,08	131.688,36	133.927,06	136.203,82	138.519,28	140.874,11	143.268,97	145.704,54
31,02%	3.658.056,34	Consumo combustible	317.627,43	327.473,88	337.625,57	348.091,96	358.882,81	370.008,18	381.478,44	393.304,27	405.496,70	418.067,10
35,45%	4.179.543,11	Salarios	381.703,16	389.337,22	397.123,97	405.066,45	413.167,78	421.431,13	429.859,75	438.456,95	447.226,09	456.170,61
0,17%	20.037,99	Otros gastos de personal	1.830,00	1.866,60	1.903,93	1.942,01	1.980,85	2.020,47	2.060,88	2.102,09	2.144,14	2.187,02
12,24%	1.443.334,56	Gastos generales	131.833,75	134.432,54	137.095,39	139.823,96	142.619,99	145.485,27	148.421,61	151.430,90	154.515,06	157.676,08
1,55%	182.886,72	Sistema ITS	182.886,72									

Tabla 51: Estructura de costes concesionales lote 1

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
<b>100,00%</b>	<b>12.093.963,46</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>1.363.830,28</b>	<b>1.090.168,31</b>	<b>1.114.267,13</b>	<b>1.138.950,53</b>	<b>1.164.233,62</b>	<b>1.190.131,91</b>	<b>1.216.661,34</b>	<b>1.243.838,29</b>	<b>1.271.679,58</b>	<b>1.300.202,48</b>
<b>1,70%</b>	<b>205.550,53</b>	<b>Seguros</b>	19.118,14	19.424,03	19.734,81	20.050,57	20.371,38	20.697,32	21.028,48	21.364,94	21.706,77	22.054,08
<b>0,77%</b>	<b>92.864,60</b>	<b>Tributos</b>	8.213,20	8.434,96	8.662,70	8.896,59	9.136,80	9.383,49	9.636,85	9.897,04	10.164,26	10.438,70
<b>0,86%</b>	<b>103.687,04</b>	<b>Mantenimiento ITS</b>	9.600,00	9.763,20	9.929,17	10.097,97	10.269,64	10.444,22	10.621,77	10.802,34	10.985,98	11.172,74
<b>4,08%</b>	<b>493.425,38</b>	<b>Neumáticos</b>	47.505,99	47.905,04	48.307,44	48.713,23	49.122,42	49.535,04	49.951,14	50.370,73	50.793,84	51.220,51
<b>10,21%</b>	<b>1.234.745,96</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	114.320,57	116.264,02	118.240,51	120.250,60	122.294,86	124.373,87	126.488,23	128.638,52	130.825,38	133.049,41
<b>27,61%</b>	<b>3.339.620,09</b>	<b>Consumo combustible</b>	289.977,75	298.967,06	308.235,04	317.790,33	327.641,83	337.798,72	348.270,48	359.066,87	370.197,94	381.674,08
<b>40,06%</b>	<b>4.844.847,39</b>	<b>Salarios</b>	442.463,09	451.312,35	460.338,60	469.545,37	478.936,28	488.515,00	498.285,30	508.251,01	518.416,03	528.784,35
<b>0,19%</b>	<b>23.377,65</b>	<b>Otros gastos de personal</b>	2.135,00	2.177,70	2.221,25	2.265,68	2.310,99	2.357,21	2.404,36	2.452,44	2.501,49	2.551,52
<b>12,06%</b>	<b>1.458.653,89</b>	<b>Gastos generales</b>	133.305,62	135.919,95	138.597,60	141.340,20	144.149,43	147.027,02	149.974,73	152.994,39	156.087,87	159.257,08
<b>2,46%</b>	<b>297.190,92</b>	<b>Sistema ITS</b>	297.190,92									

**Tabla 52: Estructura de costes concesionales lote 2**

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
<b>100,00%</b>	<b>20.967.929,45</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>2.163.294,23</b>	<b>1.907.880,24</b>	<b>1.950.689,16</b>	<b>1.994.557,26</b>	<b>2.039.512,48</b>	<b>2.085.583,55</b>	<b>2.132.799,99</b>	<b>2.181.192,15</b>	<b>2.230.791,19</b>	<b>2.281.629,19</b>
<b>1,61%</b>	<b>336.600,03</b>	<b>Seguros</b>	31.306,98	31.807,89	32.316,82	32.833,89	33.359,23	33.892,98	34.435,26	34.986,23	35.546,01	36.114,74
<b>0,67%</b>	<b>141.037,46</b>	<b>Tributos</b>	12.473,74	12.810,53	13.156,42	13.511,64	13.876,45	14.251,12	14.635,90	15.031,07	15.436,91	15.853,70
<b>0,80%</b>	<b>168.491,44</b>	<b>Mantenimiento ITS</b>	15.600,00	15.865,20	16.134,91	16.409,20	16.688,16	16.971,86	17.260,38	17.553,80	17.852,22	18.155,71
<b>5,04%</b>	<b>1.056.172,44</b>	<b>Neumáticos</b>	101.686,13	102.540,29	103.401,63	104.270,21	105.146,08	106.029,30	106.919,95	107.818,08	108.723,75	109.637,03
<b>11,57%</b>	<b>2.427.025,93</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	224.709,37	228.529,43	232.414,43	236.365,47	240.383,69	244.470,21	248.626,20	252.852,85	257.151,35	261.522,92
<b>31,64%</b>	<b>6.633.880,86</b>	<b>Consumo combustible</b>	576.016,97	593.873,50	612.283,57	631.264,37	650.833,56	671.009,40	691.810,69	713.256,82	735.367,79	758.164,19
<b>35,09%</b>	<b>7.356.768,02</b>	<b>Salarios</b>	671.868,08	685.305,44	699.011,55	712.991,78	727.251,62	741.796,65	756.632,58	771.765,23	787.200,54	802.944,55
<b>0,17%</b>	<b>35.066,48</b>	<b>Otros gastos de personal</b>	3.202,50	3.266,55	3.331,88	3.398,52	3.466,49	3.535,82	3.606,54	3.678,67	3.752,24	3.827,28
<b>12,00%</b>	<b>2.515.695,88</b>	<b>Gastos generales</b>	229.239,54	233.881,41	238.637,95	243.512,19	248.507,21	253.626,22	258.872,49	264.249,40	269.760,40	275.409,07
<b>1,42%</b>	<b>297.190,92</b>	<b>Sistema ITS</b>	297.190,92									

Tabla 53: Estructura de costes concesionales lote 3

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
<b>100,00%</b>	<b>33.006.392,09</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>3.330.072,65</b>	<b>3.007.984,07</b>	<b>3.076.190,01</b>	<b>3.146.100,34</b>	<b>3.217.760,43</b>	<b>3.291.216,94</b>	<b>3.366.517,80</b>	<b>3.443.712,32</b>	<b>3.522.851,15</b>	<b>3.603.986,39</b>
<b>1,40%</b>	<b>460.454,23</b>	<b>Seguros</b>	42.826,59	43.511,82	44.208,00	44.915,33	45.633,98	46.364,12	47.105,95	47.859,64	48.625,40	49.403,40
<b>0,62%</b>	<b>203.910,57</b>	<b>Tributos</b>	18.034,41	18.521,34	19.021,42	19.534,99	20.062,44	20.604,12	21.160,44	21.731,77	22.318,52	22.921,13
<b>0,67%</b>	<b>220.334,95</b>	<b>Mantenimiento ITS</b>	20.400,00	20.746,80	21.099,50	21.458,19	21.822,98	22.193,97	22.571,26	22.954,98	23.345,21	23.742,08
<b>4,63%</b>	<b>1.527.375,08</b>	<b>Neumáticos</b>	147.052,56	148.287,80	149.533,42	150.789,50	152.056,13	153.333,40	154.621,40	155.920,22	157.229,95	158.550,68
<b>13,08%</b>	<b>4.317.576,20</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	399.748,44	406.544,16	413.455,41	420.484,16	427.632,39	434.902,14	442.295,47	449.814,50	457.461,34	465.238,19
<b>33,54%</b>	<b>11.071.836,67</b>	<b>Consumo combustible</b>	961.362,73	991.164,97	1.021.891,09	1.053.569,71	1.086.230,37	1.119.903,52	1.154.620,52	1.190.413,76	1.227.316,59	1.265.363,40
<b>32,69%</b>	<b>10.788.221,92</b>	<b>Salarios</b>	985.250,85	1.004.955,87	1.025.054,98	1.045.556,08	1.066.467,21	1.087.796,55	1.109.552,48	1.131.743,53	1.154.378,40	1.177.465,97
<b>0,16%</b>	<b>51.764,81</b>	<b>Otros gastos de personal</b>	4.727,50	4.822,05	4.918,49	5.016,86	5.117,20	5.219,54	5.323,93	5.430,41	5.539,02	5.649,80
<b>12,05%</b>	<b>3.976.283,38</b>	<b>Gastos generales</b>	362.035,29	369.429,26	377.007,70	384.775,51	392.737,74	400.899,58	409.266,34	417.843,51	426.636,71	435.651,74
<b>1,18%</b>	<b>388.634,28</b>	<b>Sistema ITS</b>	388.634,28									

**Tabla 54: Estructura de costes concesionales lote 4**

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
<b>100,00%</b>	<b>22.285.257,12</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>2.238.391,59</b>	<b>2.031.881,92</b>	<b>2.077.965,46</b>	<b>2.125.202,94</b>	<b>2.173.625,14</b>	<b>2.223.263,72</b>	<b>2.274.151,21</b>	<b>2.326.321,07</b>	<b>2.379.807,68</b>	<b>2.434.646,40</b>
<b>1,36%</b>	<b>302.828,94</b>	<b>Seguros</b>	28.165,95	28.616,61	29.074,47	29.539,66	30.012,30	30.492,49	30.980,37	31.476,06	31.979,68	32.491,35
<b>0,60%</b>	<b>133.302,63</b>	<b>Tributos</b>	11.789,65	12.107,97	12.434,89	12.770,63	13.115,43	13.469,55	13.833,23	14.206,73	14.590,31	14.984,25
<b>0,64%</b>	<b>142.569,68</b>	<b>Mantenimiento ITS</b>	13.200,00	13.424,40	13.652,61	13.884,71	14.120,75	14.360,80	14.604,94	14.853,22	15.105,72	15.362,52
<b>4,82%</b>	<b>1.073.209,26</b>	<b>Neumáticos</b>	103.326,40	104.194,34	105.069,57	105.952,16	106.842,16	107.739,63	108.644,64	109.557,26	110.477,54	111.405,55
<b>13,22%</b>	<b>2.946.027,61</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	272.761,82	277.398,77	282.114,55	286.910,50	291.787,98	296.748,37	301.793,09	306.923,58	312.141,28	317.447,68
<b>33,95%</b>	<b>7.566.576,45</b>	<b>Consumo combustible</b>	657.002,52	677.369,60	698.368,06	720.017,47	742.338,01	765.350,49	789.076,35	813.537,72	838.757,39	864.758,87
<b>32,02%</b>	<b>7.136.295,06</b>	<b>Salarios</b>	651.733,05	664.767,71	678.063,07	691.624,33	705.456,81	719.565,95	733.957,27	748.636,41	763.609,14	778.881,32
<b>0,16%</b>	<b>35.066,48</b>	<b>Otros gastos de personal</b>	3.202,50	3.266,55	3.331,88	3.398,52	3.466,49	3.535,82	3.606,54	3.678,67	3.752,24	3.827,28
<b>12,11%</b>	<b>2.697.911,77</b>	<b>Gastos generales</b>	245.740,46	250.735,97	255.856,36	261.104,97	266.485,22	272.000,61	277.654,78	283.451,43	289.394,39	295.487,58
<b>1,13%</b>	<b>251.469,24</b>	<b>Sistema ITS</b>	251.469,24									

**Tabla 55: Estructura de costes concesionales lote 5**

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
<b>100,00%</b>	<b>13.536.175,70</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>1.344.975,54</b>	<b>1.235.231,91</b>	<b>1.263.344,21</b>	<b>1.292.165,97</b>	<b>1.321.716,29</b>	<b>1.352.014,80</b>	<b>1.383.081,70</b>	<b>1.414.937,75</b>	<b>1.447.604,28</b>	<b>1.481.103,25</b>
<b>1,33%</b>	<b>180.703,38</b>	<b>Seguros</b>	16.807,12	17.076,03	17.349,25	17.626,84	17.908,87	18.195,41	18.486,54	18.782,32	19.082,84	19.388,16
<b>0,57%</b>	<b>77.239,35</b>	<b>Tributos</b>	6.831,26	7.015,70	7.205,13	7.399,67	7.599,46	7.804,64	8.015,37	8.231,78	8.454,04	8.682,30
<b>0,57%</b>	<b>77.765,28</b>	<b>Mantenimiento ITS</b>	7.200,00	7.322,40	7.446,88	7.573,48	7.702,23	7.833,16	7.966,33	8.101,76	8.239,49	8.379,56
<b>5,85%</b>	<b>791.644,82</b>	<b>Neumáticos</b>	76.217,95	76.858,18	77.503,79	78.154,82	78.811,32	79.473,34	80.140,91	80.814,10	81.492,94	82.177,48
<b>13,24%</b>	<b>1.792.850,41</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	165.993,40	168.815,29	171.685,15	174.603,80	177.572,06	180.590,78	183.660,83	186.783,06	189.958,37	193.187,67
<b>35,60%</b>	<b>4.818.646,78</b>	<b>Consumo combustible</b>	418.400,99	431.371,42	444.743,93	458.531,00	472.745,46	487.400,57	502.509,98	518.087,79	534.148,52	550.707,12
<b>29,65%</b>	<b>4.012.897,99</b>	<b>Salarios</b>	366.484,04	373.813,72	381.290,00	388.915,80	396.694,11	404.627,99	412.720,55	420.974,96	429.394,46	437.982,35
<b>0,15%</b>	<b>20.037,99</b>	<b>Otros gastos de personal</b>	1.830,00	1.866,60	1.903,93	1.942,01	1.980,85	2.020,47	2.060,88	2.102,09	2.144,14	2.187,02
<b>12,02%</b>	<b>1.627.224,66</b>	<b>Gastos generales</b>	148.045,74	151.092,56	154.216,15	157.418,57	160.701,94	164.068,44	167.520,31	171.059,88	174.689,49	178.411,60
<b>1,01%</b>	<b>137.165,04</b>	<b>Sistema ITS</b>	137.165,04									

Tabla 56: Estructura de costes concesionales lote 6

## ANEXO IV: ESCENARIO BASE

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	14.207.374,44	Ingresos Previstos	1.458.532,94	1.295.769,26	1.316.114,03	1.336.687,24	1.357.489,59	1.376.294,56	1.397.555,20	1.419.051,12	1.443.043,57	1.806.836,93
32,94%	4.679.533,61	Ingresos Variables	431.130,56	439.316,00	447.554,10	455.849,16	464.199,45	470.375,97	478.829,28	487.336,43	498.156,10	506.786,56
67,06%	9.527.840,83	Ingresos Fijos	1.027.402,38	856.453,26	868.559,93	880.838,08	893.290,14	905.918,59	918.725,92	931.714,69	944.887,47	1.300.050,37
100,00%	-11.790.883,74	Costes Previstos	-1.231.189,10	-1.071.691,50	-1.095.657,06	-1.120.214,22	-1.145.378,54	-1.171.166,03	-1.197.593,11	-1.224.676,70	-1.252.434,15	-1.280.883,31
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
100,00%	-11.790.883,74	Costes Fijos	-1.231.189,10	-1.071.691,50	-1.095.657,06	-1.120.214,22	-1.145.378,54	-1.171.166,03	-1.197.593,11	-1.224.676,70	-1.252.434,15	-1.280.883,31
2.416.490,69	Resultado operativo	227.343,84	224.077,76	220.456,97	216.473,01	212.111,04	205.128,53	199.962,08	194.374,42	190.609,42	525.953,62	
17,01%	Rentabilidad operativa	15,59%	17,29%	16,75%	16,19%	15,63%	14,90%	14,31%	13,70%	13,21%	29,11%	
-1.382.014,02	Amortización	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	-138.201,40	
1.034.476,68	Resultado Operativo Neto	89.142,43	85.876,36	82.255,56	78.271,61	73.909,64	66.927,13	61.760,68	56.173,02	52.408,02	387.752,22	
7,28%	Rentabilidad Operativa Neta	6,11%	6,63%	6,25%	5,86%	5,44%	4,86%	4,42%	3,96%	3,63%	21,46%	
Tasa de Descuento:	5,25%											
2.416.490,69	Flujos de caja Operativos	227.343,84	224.077,76	220.456,97	216.473,01	212.111,04	205.128,53	199.962,08	194.374,42	190.609,42	525.953,62	
-1.723.817,52	Inversiones	-1.723.817,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
692.673,17	Flujos de Caja con inversión	-1.496.473,68	224.077,76	220.456,97	216.473,01	212.111,04	205.128,53	199.962,08	194.374,42	190.609,42	525.953,62	
165.489,26	Flujos de Caja Descontados	-1.421.827,73	202.280,74	189.085,19	176.406,81	164.230,10	150.901,46	139.763,23	129.080,99	120.266,71	315.301,77	
	Flujos de Caja Ac. Descontados	-1.421.827,73	-1.219.546,98	-1.030.461,80	-854.054,99	-689.824,88	-538.923,43	-399.160,20	-270.079,21	-149.812,50	165.489,26	

Tabla 57: Escenario Base Lote 1

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	14.511.326,20	Ingresos Previstos	1.586.535,19	1.309.332,55	1.331.240,93	1.353.421,12	1.375.876,39	1.398.748,80	1.421.255,43	1.444.926,04	1.468.515,20	1.821.474,54
34,75%	5.042.032,94	Ingresos Variables	460.486,16	468.024,84	478.039,62	488.157,72	498.380,03	508.707,44	519.140,84	529.681,12	540.329,19	551.085,98
65,25%	9.469.293,27	Ingresos Fijos	1.126.049,03	841.307,71	853.201,31	865.263,40	877.496,36	890.041,36	902.114,60	915.244,92	928.186,01	1.270.388,56
100,00%	-12.093.963,46	Costes Previstos	-1.363.830,28	-1.090.168,31	-1.114.267,13	-1.138.950,53	-1.164.233,62	-1.190.131,91	-1.216.661,34	-1.243.838,29	-1.271.679,58	-1.300.202,48
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
100,00%	-12.093.963,46	Costes Fijos	-1.363.830,28	-1.090.168,31	-1.114.267,13	-1.138.950,53	-1.164.233,62	-1.190.131,91	-1.216.661,34	-1.243.838,29	-1.271.679,58	-1.300.202,48
2.417.362,75	Resultado operativo	222.704,91	219.164,24	216.973,80	214.470,59	211.642,78	208.616,90	204.594,09	201.087,75	196.835,63	521.272,06	
16,66%	Rentabilidad operativa	14,04%	16,74%	16,30%	15,85%	15,38%	14,91%	14,40%	13,92%	13,40%	28,62%	
-1.331.112,46	Amortización	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	-133.111,25	
1.086.250,28	Resultado Operativo Neto	89.593,66	86.052,99	83.862,55	81.359,34	78.531,53	75.505,65	71.482,85	67.976,50	63.724,38	388.160,82	
7,49%	Rentabilidad Operativa Neta	5,65%	6,57%	6,30%	6,01%	5,71%	5,40%	5,03%	4,70%	4,34%	21,31%	
Tasa de Descuento:	5,25%											
2.417.362,75	Flujos de caja Operativos	222.704,91	219.164,24	216.973,80	214.470,59	211.642,78	208.616,90	204.594,09	201.087,75	196.835,63	521.272,06	
-1.660.190,58	Inversiones	-1.660.190,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
757.172,17	Flujos de Caja con inversión	-1.437.485,67	219.164,24	216.973,80	214.470,59	211.642,78	208.616,90	204.594,09	201.087,75	196.835,63	521.272,06	
223.501,36	Flujos de Caja Descontados	-1.365.782,11	197.845,19	186.097,69	174.775,01	163.867,54	153.467,65	143.000,77	133.539,20	124.195,19	312.495,24	
	Flujos de Caja Ac. Descontados	-1.365.782,11	-1.167.936,93	-981.839,24	-807.064,23	-643.196,69	-489.729,04	-346.728,27	-213.189,07	-88.993,88	223.501,36	

Tabla 58: Escenario Base Lote 2

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	24.391.906,19	Ingresos Previstos	2.509.907,02	2.243.730,94	2.276.360,22	2.309.390,37	2.342.820,99	2.374.952,96	2.409.204,68	2.443.877,70	2.478.975,71	3.002.685,60
14,15%	3.451.246,47	Ingresos Variables	322.371,10	326.221,44	331.780,80	337.358,34	342.948,21	346.845,80	352.463,94	358.098,51	363.747,48	369.410,85
85,85%	20.940.659,72	Ingresos Fijos	2.187.535,92	1.917.509,50	1.944.579,42	1.972.032,03	1.999.872,78	2.028.107,16	2.056.740,74	2.085.779,19	2.115.228,23	2.633.274,75
100,00%	-20.967.929,45	Costes Previstos	-2.163.294,23	-1.907.880,24	-1.950.689,16	-1.994.557,26	-2.039.512,48	-2.085.583,55	-2.132.799,99	-2.181.192,15	-2.230.791,19	-2.281.629,19
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
100,00%	-20.967.929,45	Costes Fijos	-2.163.294,23	-1.907.880,24	-1.950.689,16	-1.994.557,26	-2.039.512,48	-2.085.583,55	-2.132.799,99	-2.181.192,15	-2.230.791,19	-2.281.629,19
	3.423.976,74	Resultado operativo	346.612,79	335.850,70	325.671,06	314.833,11	303.308,51	289.369,41	276.404,69	262.685,55	248.184,51	721.056,41
	14,04%	Rentabilidad operativa	13,81%	14,97%	14,31%	13,63%	12,95%	12,18%	11,47%	10,75%	10,01%	24,01%
	-1.970.524,36	Amortización	-197.052,53	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43	-197.052,43
	1.453.452,38	Resultado Operativo Neto	149.560,27	138.798,27	128.618,63	117.780,69	106.256,08	92.316,98	79.352,26	65.633,12	51.132,09	524.003,98
	5,96%	Rentabilidad Operativa Neta	5,96%	6,19%	5,65%	5,10%	4,54%	3,89%	3,29%	2,69%	2,06%	17,45%
Tasa de Descuento:		5,25%										
	3.423.976,74	Flujos de caja Operativos	346.612,79	335.850,70	325.671,06	314.833,11	303.308,51	289.369,41	276.404,69	262.685,55	248.184,51	721.056,41
	-2.458.705,32	Inversiones	-2.458.705,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	965.271,42	Flujos de Caja con inversión	-2.112.092,53	335.850,70	325.671,06	314.833,11	303.308,51	289.369,41	276.404,69	262.685,55	248.184,51	721.056,41
	236.540,22	Flujos de Caja Descontados	-2.006.738,74	303.181,05	279.326,96	256.561,80	234.841,08	212.872,71	193.192,68	174.445,33	156.594,22	432.263,13
		Flujos de Caja Ac. Descontados	-2.006.738,74	-1.703.557,69	-1.424.230,74	-1.167.668,94	-932.827,86	-719.955,15	-526.762,47	-352.317,14	-195.722,92	236.540,22

Tabla 59: Escenario Base Lote 3

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	38.554.370,48	Ingresos Previstos	3.885.055,50	3.550.597,16	3.599.846,24	3.655.173,13	3.705.564,83	3.762.072,44	3.819.187,67	3.871.355,82	3.929.698,03	4.775.819,67
27,10%	10.449.710,77	Ingresos Variables	970.204,26	988.720,36	1.001.805,53	1.020.457,27	1.033.655,37	1.052.443,58	1.071.306,14	1.084.680,81	1.103.681,08	1.122.756,37
72,90%	28.104.659,71	Ingresos Fijos	2.914.851,24	2.561.876,80	2.598.040,71	2.634.715,85	2.671.909,46	2.709.628,86	2.747.881,53	2.786.675,01	2.826.016,95	3.653.063,30

100,00%	-33.006.392,09	Costes Previstos	-3.330.072,65	-3.007.984,07	-3.076.190,01	-3.146.100,34	-3.217.760,43	-3.291.216,94	-3.366.517,80	-3.443.712,32	-3.522.851,15	-3.603.986,39
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
100,00%	-33.006.392,09	Costes Fijos	-3.330.072,65	-3.007.984,07	-3.076.190,01	-3.146.100,34	-3.217.760,43	-3.291.216,94	-3.366.517,80	-3.443.712,32	-3.522.851,15	-3.603.986,39

5.547.978,38	Resultado operativo	554.982,85	542.613,09	523.656,23	509.072,79	487.804,40	470.855,50	452.669,87	427.643,50	406.846,88	1.171.833,28
14,39%	Rentabilidad operativa	14,29%	15,28%	14,55%	13,93%	13,16%	12,52%	11,85%	11,05%	10,35%	24,54%
-3.168.792,60	Amortización	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26	-316.879,26
2.379.185,78	Resultado Operativo Neto	238.103,59	225.733,83	206.776,97	192.193,53	170.925,14	153.976,24	135.790,61	110.764,24	89.967,62	854.954,02
6,17%	Rentabilidad Operativa Neta	6,13%	6,36%	5,74%	5,26%	4,61%	4,09%	3,56%	2,86%	2,29%	17,90%

Tasa de Descuento:	5,25%										
5.547.978,38	Flujos de caja Operativos	554.982,85	542.613,09	523.656,23	509.072,79	487.804,40	470.855,50	452.669,87	427.643,50	406.846,88	1.171.833,28
-3.955.940,75	Inversiones	-3.955.940,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.592.037,63	Flujos de Caja con inversión	-3.400.957,90	542.613,09	523.656,23	509.072,79	487.804,40	470.855,50	452.669,87	427.643,50	406.846,88	1.171.833,28
406.162,32	Flujos de Caja Descontados	-3.231.313,92	489.830,77	449.138,16	414.850,36	377.689,74	346.381,76	316.392,99	283.991,30	256.703,66	702.497,50
	Flujos de Caja Ac. Descontados	-3.231.313,92	-2.741.483,16	-2.292.344,99	-1.877.494,64	-1.499.804,90	-1.153.423,13	-837.030,14	-553.038,84	-296.335,18	406.162,32

Tabla 60: Escenario Base Lote 4

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	26.087.953,26	Ingresos Previstos	2.610.466,90	2.395.424,41	2.432.255,68	2.469.496,45	2.507.151,71	2.545.226,53	2.583.726,06	2.622.655,50	2.662.020,16	3.259.529,87
31,56%	8.233.817,10	Ingresos Variables	760.005,61	773.859,43	787.798,66	801.823,74	815.935,08	830.133,11	844.418,26	858.790,94	873.251,60	887.800,67
68,44%	17.854.136,16	Ingresos Fijos	1.850.461,29	1.621.564,98	1.644.457,02	1.667.672,71	1.691.216,62	1.715.093,42	1.739.307,80	1.763.864,56	1.788.768,55	2.371.729,21

100,00%	-22.285.257,12	Costes Previstos	-2.238.391,59	-2.031.881,92	-2.077.965,46	-2.125.202,94	-2.173.625,14	-2.223.263,72	-2.274.151,21	-2.326.321,07	-2.379.807,68	-2.434.646,40
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
100,00%	-22.285.257,12	Costes Fijos	-2.238.391,59	-2.031.881,92	-2.077.965,46	-2.125.202,94	-2.173.625,14	-2.223.263,72	-2.274.151,21	-2.326.321,07	-2.379.807,68	-2.434.646,40

3.802.696,14	Resultado operativo	372.075,31	363.542,49	354.290,22	344.293,51	333.526,57	321.962,81	309.574,85	296.334,44	282.212,47	824.883,47
14,58%	Rentabilidad operativa	14,25%	15,18%	14,57%	13,94%	13,30%	12,65%	11,98%	11,30%	10,60%	25,31%
-2.247.418,06	Amortización	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81	-224.741,81
1.555.278,09	Resultado Operativo Neto	147.333,50	138.800,68	129.548,42	119.551,70	108.784,76	97.221,01	84.833,05	71.592,63	57.470,67	600.141,66
5,96%	Rentabilidad Operativa Neta	5,64%	5,79%	5,33%	4,84%	4,34%	3,82%	3,28%	2,73%	2,16%	18,41%

Tasa de Descuento:	5,25%										
3.802.696,14	Flujos de caja Operativos	372.075,31	363.542,49	354.290,22	344.293,51	333.526,57	321.962,81	309.574,85	296.334,44	282.212,47	824.883,47
-2.805.122,57	Inversiones	-2.805.122,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
997.573,57	Flujos de Caja con inversión	-2.433.047,26	363.542,49	354.290,22	344.293,51	333.526,57	321.962,81	309.574,85	296.334,44	282.212,47	824.883,47
181.764,37	Flujos de Caja Descontados	-2.311.683,86	328.179,14	303.873,52	280.569,47	258.237,86	236.849,83	216.376,92	196.791,02	178.064,47	494.505,99
	Flujos de Caja Ac. Descontados	-2.311.683,86	-1.983.504,72	-1.679.631,20	-1.399.061,73	-1.140.823,87	-903.974,04	-687.597,11	-490.806,09	-312.741,62	181.764,37

Tabla 61: Escenario Base Lote 5

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	15.722.720,50	Ingresos Previstos	1.564.223,22	1.451.562,69	1.472.522,82	1.493.636,27	1.514.904,85	1.536.330,44	1.561.637,50	1.583.387,24	1.605.299,72	1.939.215,74
55,29%	8.692.737,80	Ingresos Variables	809.402,10	825.174,72	837.279,26	849.411,66	861.571,97	873.760,24	889.699,11	901.947,93	914.224,85	930.265,96
44,71%	7.029.982,70	Ingresos Fijos	754.821,12	626.387,97	635.243,56	644.224,61	653.332,88	662.570,20	671.938,39	681.439,32	691.074,87	1.008.949,78
100,00%	-13.536.175,70	Costes Previstos	-1.344.975,54	-1.235.231,91	-1.263.344,21	-1.292.165,97	-1.321.716,29	-1.352.014,80	-1.383.081,70	-1.414.937,75	-1.447.604,28	-1.481.103,25
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
100,00%	-13.536.175,70	Costes Fijos	-1.344.975,54	-1.235.231,91	-1.263.344,21	-1.292.165,97	-1.321.716,29	-1.352.014,80	-1.383.081,70	-1.414.937,75	-1.447.604,28	-1.481.103,25
2.186.544,80	Resultado operativo	219.247,68	216.330,79	209.178,61	201.470,30	193.188,56	184.315,64	178.555,80	168.449,50	157.695,44	458.112,48	
13,91%	Rentabilidad operativa	14,02%	14,90%	14,21%	13,49%	12,75%	12,00%	11,43%	10,64%	9,82%	23,62%	
-1.246.011,30	Amortización	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	-124.601,13	
940.533,50	Resultado Operativo Neto	94.646,55	91.729,66	84.577,48	76.869,17	68.587,43	59.714,51	53.954,67	43.848,37	33.094,31	333.511,35	
5,98%	Rentabilidad Operativa Neta	6,05%	6,32%	5,74%	5,15%	4,53%	3,89%	3,46%	2,77%	2,06%	17,20%	
Tasa de Descuento:	5,25%											
2.186.544,80	Flujos de caja Operativos	219.247,68	216.330,79	209.178,61	201.470,30	193.188,56	184.315,64	178.555,80	168.449,50	157.695,44	458.112,48	
-1.554.114,12	Inversiones	-1.554.114,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
632.430,68	Flujos de Caja con inversión	-1.334.866,44	216.330,79	209.178,61	201.470,30	193.188,56	184.315,64	178.555,80	168.449,50	157.695,44	458.112,48	
166.565,35	Flujos de Caja Descontados	-1.268.281,65	195.287,35	179.411,78	164.180,89	149.579,09	135.590,59	124.801,34	111.864,65	99.499,34	274.631,96	
	Flujos de Caja Ac. Descontados	-1.268.281,65	-1.072.994,30	-893.582,51	-729.401,62	-579.822,53	-444.231,94	-319.430,60	-207.565,95	-108.066,61	166.565,35	

Tabla 62: Escenario Base Lote 6