

# Oficina Nacional de Evaluación

## Informe

24013

### **Contrato de concesión de servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia litoral**

Generalitat Valenciana

Octubre 2024

## DATOS DEL EXPEDIENTE

**Nº Expediente ONE:** 0019/2024

**Nº Expediente órgano solicitante:** CMAYOR/2022/03Y05/62

**Tipo de informe:** Ordinario

**Tipo de contrato:** Concesión de servicios

**Objeto:** Contrato de concesión de servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia litoral

**Órgano solicitante:** Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana

**Órgano contratación:** Consellera de Medio Ambiente, Agua, Infraestructura y Territorio de la Generalitat Valenciana

**Fecha solicitud inicial:** 19/06/2024

**Fecha recepción información complementaria:** 12/09/2024



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 18 de octubre 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.....	6
1.	Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación .....	6
2.	Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.....	7
II.	EXPEDIENTE .....	9
1.	Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación .....	9
2.	Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.....	9
3.	Objeto del “servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia litoral”.....	10
4.	Elementos económicos del contrato.....	11
III.	METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	13
IV.	DESARROLLO DEL ANÁLISIS .....	14
1.	Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.....	14
2.	Ingresos y sistema de retribución al contratista.....	17
2.1.	Calidad de la previsión de demanda .....	17
2.2.	Análisis de la estimación de ingresos.....	20
3.	Estimación de inversiones.....	25
4.	Estimación de costes.....	27
5.	Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.....	30
5.1.	Escenario Base. ....	30
5.2.	Análisis crítico del Escenario Base.....	32
5.3.	Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio... ..	33
5.4.	Análisis de sensibilidad de la rentabilidad .....	34
6.	Revisión de plazo establecido en el proyecto.....	38
7.	Análisis de transferencia de riesgo operacional .....	40
8.	Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas... ..	43
V.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	47
	ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	49

ANEXO II: DETALLE DEL CÁLCULO DE LOS COSTES DE PERSONAL.....	50
ANEXO III: DETALLE DE LOS COSTES POR CADA LOTE .....	51
ANEXO IV: ESCENARIO BASE .....	55

## INDICE DE TABLAS

---

Tabla 1: Desglose del PBL por lotes .....	12
Tabla 2: Desglose del valor estimado del contrato.....	12
Tabla 3: Desglose de ingresos variables y fijos.....	15
Tabla 4: Previsión demanda año 1 .....	17
Tabla 5: Tarifas a aplicar por lote y año (€).....	21
Tabla 6: Ingresos tarifarios por lotes en el periodo concesional.....	21
Tabla 7: DS durante el periodo concesional por lote.....	23
Tabla 8: Ingresos totales del concesionario por lotes.....	24
Tabla 9: Flota a adscribir al lote 1 .....	25
Tabla 10: Flota a adscribir al lote 2 .....	25
Tabla 11: Flota a adscribir al lote 3 .....	26
Tabla 12: Flota a adscribir al lote 4 .....	26
Tabla 13: Precio unitario estimado de adquisición de los vehículos diésel (sin IVA) .....	26
Tabla 14: Inversiones previstas por lotes .....	27
Tabla 15: Personal mínimo y horas de conducción.....	27
Tabla 16: Costes laborales totales año 1 .....	27
Tabla 17: Coste anual seguros por tipología de vehículo (Año 1).....	28
Tabla 18: Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1) .....	28
Tabla 19: Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1).....	29
Tabla 20: Resumen de costes totales (10 años) .....	30
Tabla 21: Cálculo de la tasa de descuento aplicable .....	32
Tabla 22. Resultados del Escenario Base Ajustado.....	33
Tabla 23: Demanda estimada en el primer año de contrato y reducción hasta el punto muerto .....	33
Tabla 24: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 1 (CV-110).....	34
Tabla 25: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 2 (CV-111).....	35
Tabla 26: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 3 (CV-113).....	36
Tabla 27: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 4 (CV-114).....	37
Tabla 28: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1.....	44
Tabla 29: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2.....	44
Tabla 30: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3.....	45
Tabla 31: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4.....	46
Tabla 32: Conceptos considerados en costes de personal .....	50
Tabla 33: Costes salariales totales por lote.....	50
Tabla 34: Estructura de costes concesionales lote 1 .....	51
Tabla 35: Estructura de costes concesionales lote 2 .....	52
Tabla 36: Estructura de costes concesionales lote 3 .....	53

Tabla 37: Estructura de costes concesionales lote 4 .....	54
Tabla 38: Escenario Base lote 1 .....	55
Tabla 39: Escenario Base lote 2.....	56
Tabla 40: Escenario Base lote 3.....	57
Tabla 41: Escenario Base lote 4.....	58

## INDICE DE GRÁFICOS

---

Gráfico 1: Histórico demanda agregada 4 lotes. ....	19
Gráfico 2: Viajeros del transporte urbano por autobús. Comunidad Valenciana. ....	19
Gráfico 3: Sensibilidad del VAN lote 1 (CV-110) .....	34
Gráfico 4: Sensibilidad de la TIR lote 1 (CV-110).....	35
Gráfico 5: Sensibilidad del VAN lote 2 (CV-111) .....	35
Gráfico 6: Sensibilidad de la TIR lote 2 (CV-111).....	36
Gráfico 7: Sensibilidad del VAN lote 3 (CV-113) .....	36
Gráfico 8: Sensibilidad de la TIR lote 3 (CV-113).....	37
Gráfico 9: Sensibilidad del VAN lote 4 (CV-114) .....	37
Gráfico 10: Sensibilidad de la TIR lote 4 (CV-114).....	38
Gráfico 11: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1 .....	44
Gráfico 12: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2 .....	45
Gráfico 13: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3 .....	45
Gráfico 14: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4 .....	46

## 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 éstas, 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 Comunidad Valenciana 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, por la que se publica el Convenio con la Generalitat Valenciana, 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>.

---

<sup>1</sup>El segundo párrafo del artículo 10.1 de la Orden HFP/1381/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la organización y funcionamiento de la Oficina Nacional de Evaluación, establece que *“Los informes vendrán referidos a la documentación facilitada por el solicitante del informe, por lo que cualquier modificación sustantiva que pudiera producirse con posterioridad en el expediente, con carácter previo a la licitación del contrato de concesión, requerirán una nueva solicitud de informe.”*

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 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 19 de junio de 2024, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónico de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte de la Generalitat Valenciana para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del “*Concesión de servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia litoral*”<sup>2</sup>, siendo la Consellera de Medio Ambiente, Agua, Infraestructura y Territorio de la Generalitat Valenciana el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente. Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones con fecha 29 de julio y 12 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>.

### 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 Generalitat Valenciana, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- **Ámbito subjetivo:** La solicitud ha sido presentada por la Secretaria de la Junta Superior de Contratación Administrativa de la Generalitat Valenciana, en los términos previstos en la cláusula quinta 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

---

<sup>2</sup> La Generalitat Valenciana tiene competencias exclusivas en materia de transporte terrestre y ferrocarril cuyo itinerario discurre íntegramente por territorio autonómico, conforme establece el artículo 49.1. 15.<sup>ª</sup> del Estatuto de autonomía aprobado por Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio. 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 29 de julio y 12 de septiembre de 2024, a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

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 Generalitat Valenciana resulta formalmente admisible.

### 3. Objeto del “servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia litoral”.

El **objeto** de este contrato es la prestación del servicio de transporte público de viajeros por carretera de la Generalitat Valenciana, denominado “Valencia Litoral” mediante cuatro lotes diferenciados:

Lote 1: “CV-110. La Ribera”,

Lote 2: “CV-111. La Ribera alta”

Lote 3: “CV-113. La Safor Nord”

Lote 4: “CV-114. La Safor Sud”

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 Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP).

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>4</sup>.

---

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

A dicho contrato le corresponde la siguiente codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV<sup>5</sup>:

*60112000 Servicios de transporte por la vía pública*

#### **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 abonadas por los usuarios de las líneas de autobús, en función del sistema tarifario aplicable en el periodo concesional<sup>6</sup>.
- 2. Aportación por déficit de explotación o compensación por obligación de servicio público.** Se trata de una aportación pública **máxima** y de carácter fijo, calculada por diferencia entre los costes ofertados del servicio y los ingresos netos efectivamente realizados, modificada (en positivo o en negativo) por una cantidad en concepto de incentivos y penalizaciones. Los componentes del cálculo de la citada subvención se analizarán más adelante en este informe.
- 3. Ingresos fijos por venta de flota.** Se han considerado ingresos por la venta de vehículos por su valor residual al final de la concesión (año 10).

---

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

<sup>6</sup> En el apartado H Anexo I del PCAP se recogen las tarifas máximas aprobadas por la autoridad de transporte de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Generalitat Valenciana.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 35.489.943,20 euros, cuya división por lotes se desglosa en la siguiente tabla:

Lote	PBL
Lote 1: "CV-110. La Ribera",	7.182.986,60
Lote 2: "CV-111. La Ribera alta"	12.243.443,10
Lote 3: "CV-113. La Safor Nord"	6.005.004,40
Lote 4: "CV-114. La Safor Sud"	10.058.509,10
<b>Total</b>	<b>35.489.943,20</b>

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

Por otro lado, el **valor estimado (VE)** de este contrato es de 41.937.669,90 euros (IVA no incluido), dicha cuantía y su desglose se refleja por la Administración en el PCAP del siguiente modo:

Lote	Coste de prestación del servicio	Valor estimado plazo de prórroga	Modificaciones previstas	TOTAL VALOR ESTIMADO (IVA excluido)
Lote 1: "CV-110. La Ribera",	8.985.939,00	0,00	0,00	8.985.939,00
Lote 2: "CV-111. La Ribera alta"	13.954.149,20	0,00	0,00	13.954.149,20
Lote 3: "CV-113. La Safor Nord"	7.791.807,70	0,00	0,00	7.791.807,70
Lote 4: "CV-114. La Safor Sud"	11.205.774,00	0,00	0,00	11.205.774,00
<b>Total</b>	<b>41.937.669,90</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>41.937.669,90</b>

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

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y se divide en cuatro lotes, uno por cada línea de transporte<sup>7</sup>.

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.

<sup>7</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".

### 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 Generalitat Valenciana.

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>8</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>8</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 siguientes aspectos económico-financieros que se irán desarrollando en sucesivos puntos<sup>9</sup>.

Es importante señalar 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, las particularidades del inmovilizado y las partidas que componen la estructura de costes son comunes a los cuatro lotes en los que se estructura el contrato de concesión, en este apartado se exponen los aspectos generales que comparten los 4 lotes del contrato:

- El estudio de viabilidad económica aportado por la Generalitat Valenciana recoge que la concesión está planteada **con inversión asociada total** para cada uno de los 4 lotes (CV-110, CV-111, CV-113 y CV-114), que se desglosa en:
  - **Vehículos adscritos al contrato.** Serán vehículos diésel que deberán prestar el servicio a lo largo de todo el periodo concesional (10 años).

Las características de estos elementos de transporte son las siguientes:

- Se parte de la adscripción de flota nueva, con independencia de que se establezcan conforme al pliego acuerdos de transmisión empresarial del inmovilizado material en los nuevos contratos.
- El valor residual de los activos es del 10% de su precio de adquisición.
- La amortización de los vehículos se realizará de forma lineal durante 10 años.

---

<sup>9</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.

- **Sistema de peaje y el SAE<sup>10</sup>.** Se ha estimado un coste de 14.000 euros por autobús por adquisición de estos sistemas.

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*” del presente informe.

- 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 en función de la demanda del servicio, 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<sup>11</sup>. Los ingresos de naturaleza fija son los que provienen de la compensación por obligación de servicio público (aportación pública). Todos ellos se resumen en la siguiente tabla:

Ingresos	Lote 1		Lote 2		Lote 3		Lote 4	
Variables en función de la demanda	1.903.493,71	19,92%	1.806.101,42	12,14%	1.882.163,89	22,74%	1.208.493,77	10,14%
Aportación pública (fija)	7.583.544,52	79,37%	12.926.196,45	86,88%	6.325.487,78	76,44%	10.595.325,53	88,87%
Venta flota (fija)	67.608,48	0,71%	145.674,16	0,98%	67.989,44	0,82%	118.348,27	0,99%
<b>TOTALES</b>	<b>9.554.646,71</b>	<b>100%</b>	<b>14.877.972,03</b>	<b>100%</b>	<b>8.275.641,11</b>	<b>100%</b>	<b>11.922.167,57</b>	<b>100%</b>

**Tabla 3. Desglose de ingresos variables y fijos**

- **Por el lado de los costes,** estos se han considerado en su totalidad de naturaleza fija<sup>12</sup>. El componente económico fundamental de la estructura

<sup>10</sup> El Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) es el conjunto de tecnologías, métodos y procedimientos utilizados para mejorar el servicio y gestión de medios de transporte, basado esencialmente en la explotación de la información que facilita el sistema de localización GPS.

<sup>11</sup> En su escrito de aclaraciones de fecha 29 de julio de 2024, la Administración señala que “*Aun cuando se ha considerado una demanda constante en el proyecto de servicio público durante el plazo de vigencia del contrato y, por tanto, unos ingresos constantes, debido a la propia naturaleza de estos se considera como un parámetro variable dentro de la estructura de ingresos del contratista*”.

<sup>12</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 es así, ya que, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de

de costes lo constituyen los costes de personal que rondan el 53-58% del total de costes concesionales en todos los lotes, seguido por la partida de consumo de combustible (18-21% del total).

En definitiva, a partir de la documentación aportada por la Administración contratante se deduce que **los ingresos** del concesionario van a ser en su mayoría de naturaleza fija y de origen público, dado que provendrán de la Administración contratante. 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 atendiendo a las siguientes fórmulas:

Lotes 1 y 2 (CV-110 y CV-111)

$$K_t = 0,29 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,04 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,04 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,02 \frac{N_t}{N_0} + (0,25(1-x) \frac{G_t}{G_0}) + 0,36$$

Lotes 3 y 4 (CV-113 y CV-114)

$$K_t = 0,27 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,04 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,04 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,02 \frac{N_t}{N_0} + 0,04 \frac{CE_t}{CE_0} + (0,24(1-x) \frac{G_t}{G_0}) + 0,35$$

- Siendo:
  - **K<sub>t</sub>**: 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

---

los precios (combustible, neumáticos, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe de prestarse del mismo modo con independencia de dicho número de viajeros.

- **X:** Factor de eficiencia combustible<sup>13</sup>. Se ha estimado un factor de eficiencia de 1 para los cuatro lotes

## 2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

### 2.1. Calidad de la previsión de demanda

Para la previsión de demanda de viajeros del servicio de autobús del primer año de duración de la concesión se ha utilizado, en los cuatro lotes que componen el expediente, la información disponible por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible de la Generalitat Valenciana, relativa a los viajeros transportados y los ingresos por recaudación obtenidos para el año 2022, que ha sido facilitada por los concesionarios salientes. A este dato se le han realizado una serie de ajustes al alza, en función del incremento de oferta del servicio que se programa respecto a la situación actual y a una moderada elasticidad precio de la demanda (0,3)<sup>14</sup>. De este modo, los viajeros estimados para cada línea el primer año de contrato se recogen en la tabla siguiente:

Línea	Demanda 2022	Incremento	Previsión demanda año 1
Lote 1: CV-110	115.759	1,34%	117.308
Lote 2: CV-111	96.785	23,55% <sup>15</sup>	119.580
Lote 3: CV-113	122.755	12,17% <sup>16</sup>	137.695
Lote 4: CV-114	76.437	24,86%	95.443

**Tabla 4: Previsión demanda año 1**

En el escrito de aclaraciones de fecha 12 de septiembre de 2024, la Administración indica la relación entre los tráficos de los contratos salientes y las nuevas líneas CV-110, CV-111, CV-113 y CV-114. Con esta relación y los datos

<sup>13</sup> La Administración contratante no ha aportado el valor del factor de eficiencia de combustible.

<sup>14</sup> Según el escrito de aclaraciones del 29 de julio de 2024 “La elasticidad de la demanda sobre la oferta de 0,3 es un valor que se ha venido manejando por la literatura especializada en materia de transporte público. En la misma siempre se recogen rangos de elasticidad que pueden variar según ámbitos y condiciones del servicio, pero el promedio se sitúa en este 0,3. En concreto, este 0,3 se sitúa entre los umbrales mínimo y máximo que se suele marcar y se ha utilizado este valor como elemento de traslado relativo de riesgo de demanda a los operadores”.

<sup>15</sup> En la documentación del expediente se indica que este porcentaje es del 23,60%, siendo el porcentaje real de incremento del 23,55%, lo que parece deberse a un ajuste de decimales.

<sup>16</sup> En la documentación del expediente se indica que este porcentaje es del 22,55%, siendo el porcentaje real de incremento del 12,17%, lo que parece deberse a un error tipográfico.

de explotación de los servicios de transporte de viajeros en autobús<sup>17</sup> del año 2022, esta Oficina ha comprobado que los datos de demanda del año 2022 son coherentes con la información facilitada por la Administración.

Para los 10 años de duración de la concesión, la Administración no ha estimado incremento alguno, considerando la **demanda del servicio constante** para los 4 lotes analizados<sup>18</sup>.

Los datos de demanda agregada para los 4 lotes objeto de licitación que se muestran en el siguiente gráfico, indican una tendencia al alza, con excepción de 2020, afectado por la pandemia. No obstante, la previsión de demanda para el primer año de contrato quedaría por debajo de la demanda de 2023, ya que, de acuerdo con la metodología utilizada por la Administración, la estimación se basa en los datos de demanda de 2022, por ser estos más significativos<sup>19</sup>:

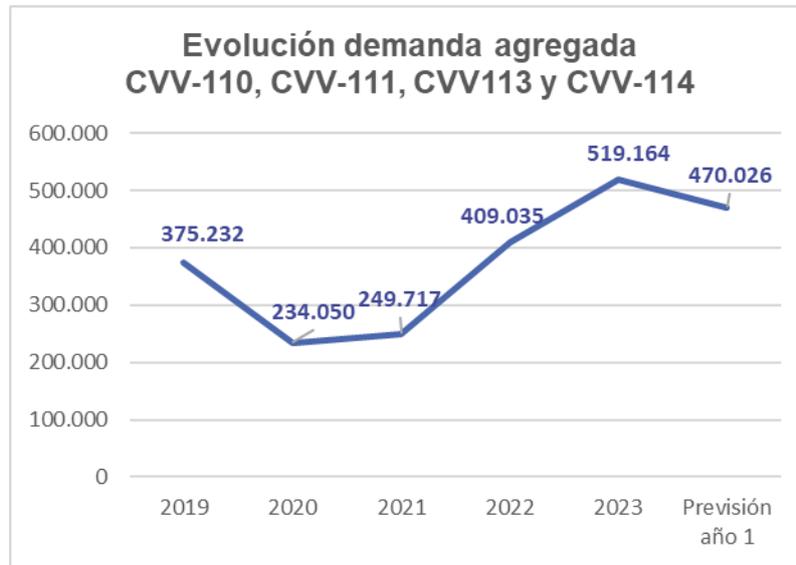
---

<sup>17</sup> <https://mediambient.gva.es/es/web/transportes/dades-d-explotacio-dels-serveis-de-transport-de-viatgers-amb-autobus>

<sup>18</sup> En la respuesta enviada el 29 de julio de 2024 la Administración señala: *En el caso de los proyectos de servicio público sometidos a la presente evaluación, la demanda se ha supuesto constante a lo largo de la duración del periodo de vigencia del contrato al considerar que el valor utilizado constituye el techo de demanda para el nivel de servicio propuesto.*

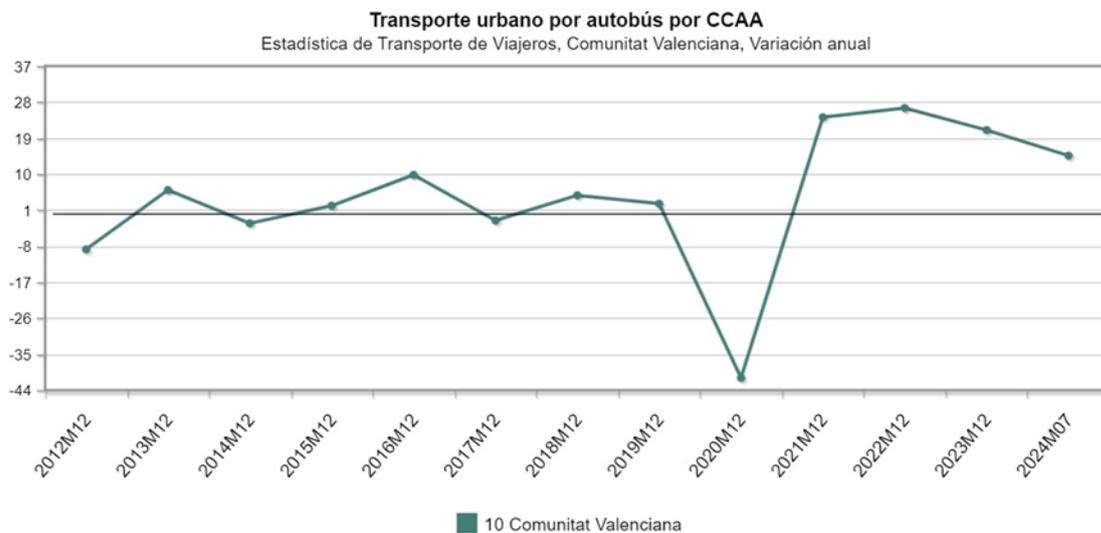
*La demanda de proyecto se ha calculado en base a los resultados actuales de oferta/demanda de las concesiones salientes, aplicando elasticidades de variación en función de los nuevos niveles de servicio previstos. Con ello, se mantiene, aplicando dicha elasticidad, la ratio de oferta/demanda actual aduciendo que el valor obtenido será el umbral máximo de demanda del nuevo sistema. De esta forma, ante un nivel de servicio constante a lo largo del periodo de vigencia de los contratos, la demanda seguirá la misma tendencia.*

<sup>19</sup> La Administración manifiesta que *los datos de explotación del año 2023 no son representativos, sin efectuar correcciones (difíciles de evaluar), pues están afectados por variaciones de demanda coyunturales derivadas de las reducciones temporales de tarifas acordadas por la administración (50 % en títulos multiviajes y abonos gratuitos), que previsiblemente no se consolidará a la finalización de su vigencia, sino que conllevarán una contracción de la misma. Dichas variaciones de demanda coyunturales se están traduciendo en crecimientos significativos de demanda en algunos casos, y en otros, en trasvase entre modos de transporte del autobús al ferrocarril, derivado de los abonos gratuitos que comercializa RENFE Cercanías.*



**Gráfico 1: Histórico demanda agregada 4 lotes.**

Este comportamiento de la demanda viene a coincidir con la tendencia que ofrecen los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) sobre la demanda del transporte urbano en la Comunidad Valenciana, que aunque se refieran a un modo de transporte distinto por la configuración de sus trayectos, pueden considerarse representativos de la demanda del transporte de viajeros por autobús en general en dicha Comunidad<sup>20</sup>.



**Gráfico 2: Viajeros del transporte urbano por autobús. Comunidad Valenciana.**

<sup>20</sup> A estos efectos, téngase en cuenta que la serie histórica que ofrece el propio INE del transporte interurbano agregado a nivel estatal muestra también una tendencia de una gran similitud.

Además, en los análisis realizados por esta Oficina en expedientes similares de transportes de viajeros por carretera<sup>21</sup>, de los que se disponía de datos históricos de demanda más completos, no se han encontrado grandes variaciones de demanda en ninguno de los años observados, salvo los afectados por la pandemia producida por el COVID-19.

Como conclusión del análisis realizado de la demanda, tratándose de un servicio que viene prestándose de forma recurrente, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación utilizado por la Generalitat Valenciana que, en general, se considera que ha sido elaborado con razonabilidad suficiente y ha permitido llevar a cabo la evaluación objeto de este informe.

## 2.2. Análisis de la estimación de ingresos

Del examen de la documentación incorporada al expediente objeto de estudio, y tras el análisis de la demanda llevado a cabo en el apartado anterior, se concluye que el concesionario tendrá las siguientes fuentes de ingresos<sup>22</sup>:

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 (ITU). Dichas tarifas no podrán superar la cuantía máxima aprobada por la autoridad de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la [Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Generalitat Valenciana](#). Las tarifas máximas se fijan inicialmente en el apartado H del Anexo I del PCAP.

Para la estimación de los ingresos futuros del contrato de concesión de servicios, se parte de la recaudación obtenida en cada una de las líneas en el ejercicio 2022, de acuerdo con el número de viajeros y las tarifas vigentes en ese momento, aplicándose a dichos ingresos la variación estimada de viajeros prevista para cada una de las líneas.

Por ello, para el primer año de concesión, la **tarifa media** por viajero para cada contrato se ha calculado dividiendo los ingresos totales por recaudación entre los viajeros totales en el conjunto de líneas objeto del contrato. Para el resto de las anualidades del contrato, esta Oficina ha actualizado anualmente

---

<sup>21</sup> Estos informes pueden consultarse en <https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Oirescon/Paginas/one-informes.aspx>

<sup>22</sup> No se han considerado otros ingresos como los publicitarios, ya que, aunque son típicos de concesiones de estas características, no han sido incluidos en el modelo por la Administración, de acuerdo con la regulación contenida en el apartado E del anexo I del PCAP, que no autoriza la publicidad exterior en los vehículos.

la tarifa media, aplicando la revisión de precios prevista en el apartado H del Anexo I del PCAP.<sup>23</sup>

Las tarifas medias resultantes para aplicar anualmente en cada uno de los lotes del 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	1,54	1,56	1,57	1,59	1,61	1,63	1,65	1,67	1,69	1,71
Lote 2	1,43	1,45	1,47	1,48	1,50	1,52	1,54	1,56	1,57	1,59
Lote 3	1,30	1,31	1,33	1,34	1,36	1,37	1,39	1,41	1,42	1,44
Lote 4	1,20	1,22	1,23	1,24	1,26	1,27	1,29	1,30	1,32	1,33

**Tabla 5: Tarifas a aplicar por lote y año (€)**

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda del servicio realizada por la Administración, y aplicando la tarifa promedio correspondiente a cada anualidad en función de la actualización tras la aplicación de la revisión de precios, los ingresos tarifarios por lote que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional se detallan en la tabla siguiente:

Año	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Totales
<b>1</b>	180.295,24	171.070,43	178.680,33	114.726,49	<b>644.772,50</b>
<b>2</b>	182.458,78	173.123,28	180.735,15	116.045,85	<b>652.363,06</b>
<b>3</b>	184.648,29	175.200,75	182.813,61	117.380,38	<b>660.043,03</b>
<b>4</b>	186.864,07	177.303,16	184.915,96	118.730,25	<b>667.813,45</b>
<b>5</b>	189.106,44	179.430,80	187.042,50	120.095,65	<b>675.675,39</b>
<b>6</b>	191.375,71	181.583,97	189.193,49	121.476,75	<b>683.629,92</b>
<b>7</b>	193.672,22	183.762,98	191.369,21	122.873,73	<b>691.678,15</b>
<b>8</b>	195.996,29	185.968,14	193.569,96	124.286,78	<b>699.821,16</b>
<b>9</b>	198.348,24	188.199,75	195.796,01	125.716,08	<b>708.060,09</b>
<b>10</b>	200.728,42	190.458,15	198.047,67	127.161,81	<b>716.396,05</b>
<b>Totales</b>	<b>1.903.493,71</b>	<b>1.806.101,42</b>	<b>1.882.163,89</b>	<b>1.208.493,77</b>	<b>6.800.252,78</b>

**Tabla 6: Ingresos tarifarios por lotes en el periodo concesional**

## 2. Compensación por obligación del servicio público.

Como aportación pública a la explotación del contrato se contempla una compensación por las obligaciones impuestas para este servicio público, que

<sup>23</sup> El apartado H del Anexo I del PCAP recoge que “la revisión de precios se aplicará a la tarifa máxima (tarifa base), sin IVA, para el cálculo de la actualización del régimen tarifario”.

debe cumplir el contratista conforme a lo recogido en los pliegos de la licitación.

Esta compensación, a abonar por la Administración, se encuentra prevista 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:*

*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.”*

Según establece el PCAP, la compensación pública (DS) se calcula por diferencia entre los costes comprometidos del servicio (CS) y los ingresos comprometidos del servicio (ICS), a la cual, se le adicionará una cantidad positiva o negativa en concepto de incentivos de gestión (G)<sup>24</sup>:

$$DS = (CS - ICS) + G$$

No obstante, la DS 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 19 del PCAP y en el Anexo I del PCAP. Con ello, esta aportación pública (DS) se configura como fija a lo largo del contrato y para todos los lotes, incrementándose anualmente con el coeficiente Kt resultante de la aplicación de la fórmula de revisión de precios.

La Administración ha estimado que, para el escenario base, la compensación por obligaciones de servicio público se mantiene constante a lo largo de todo el periodo concesional. Sin embargo, esta Oficina ha considerado para el resto de las anualidades del contrato que la DS se actualizará<sup>25</sup> anualmente aplicando la revisión de precios prevista en el apartado H del Anexo I del PCAP. Con esta previsión, la DS en cada lote ascenderá a:

---

<sup>24</sup> Los incentivos de gestión (G) no han sido tenidos en cuenta en la cuantificación del modelo económico, toda vez que tienen un carácter eventual y de escasa incidencia, con el mismo criterio que ha seguido la Administración al configurar el escenario base.

<sup>25</sup> El apartado H del Anexo I del PCAP recoge que *“Para cada lote, la revisión de precios se aplicará a los importes líquidos a abonar al contratista en concepto de compensación de servicio público (DS)”*.

Año	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Totales
1	718.298,66	1.224.344,31	600.500,44	1.005.850,91	<b>3.548.994,32</b>
2	726.918,24	1.239.036,44	607.406,20	1.017.418,20	<b>3.590.779,08</b>
3	735.641,26	1.253.904,88	614.391,37	1.029.118,50	<b>3.633.056,01</b>
4	744.468,96	1.268.951,74	621.456,87	1.040.953,37	<b>3.675.830,93</b>
5	753.402,59	1.284.179,16	628.603,62	1.052.924,33	<b>3.719.109,70</b>
6	762.443,42	1.299.589,31	635.832,56	1.065.032,96	<b>3.762.898,25</b>
7	771.592,74	1.315.184,38	643.144,64	1.077.280,84	<b>3.807.202,59</b>
8	780.851,85	1.330.966,59	650.540,80	1.089.669,57	<b>3.852.028,81</b>
9	790.222,07	1.346.938,19	658.022,02	1.102.200,77	<b>3.897.383,05</b>
10	799.704,74	1.363.101,45	665.589,27	1.114.876,08	<b>3.943.271,54</b>
<b>Totales</b>	<b>7.583.544,52</b>	<b>12.926.196,45</b>	<b>6.325.487,78</b>	<b>10.595.325,53</b>	<b>37.430.554,28</b>

**Tabla 7: DS durante el periodo concesional por lote**

Adicionalmente, está prevista una compensación por incidencia de la política tarifaria (DT), ya que esta política tarifaria que determine en cada momento la Administración puede afectar a los ingresos del contratista adjudicatario. En tal caso, cada año de vigencia del contrato, la Administración aplicará a la empresa contratista el importe resultante (en positivo o negativo) de la DT, calculada según lo dispuesto en el punto 3 del apartado E del Anexo I del PCAP. Al igual que en el escenario base propuesto por la Administración, esta Oficina no ha considerado cuantía alguna en concepto de DT a la hora de realizar este análisis.

3. **Ingresos fijos por venta de flota.** Se han considerado ingresos por la venta de vehículos por su valor residual al final de la concesión (año 10). La cuantificación de estos ingresos se recoge 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 Administración contratante ha considerado un coeficiente de elasticidad de la demanda a la variación de la oferta planteada en día laborable del 0,3 para el primer año.
  - 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 H del Anexo I del PCAP.<sup>26</sup>

- Respecto a los ingresos procedentes de la aportación pública monetaria o DS, los pliegos prevén un incremento interanual acumulado derivado de la aplicación de la misma fórmula de revisión de precios. Sin embargo, la Administración no ha aplicado dicha revisión de precios a la aportación DS a lo largo del período de duración del contrato.

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** 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 4	Lote 3	Totales
1	898.593,90	1.395.414,74	779.180,77	1.120.577,40	<b>4.193.766,82</b>
2	909.377,03	1.412.159,72	788.141,35	1.133.464,04	<b>4.243.142,14</b>
3	920.289,55	1.429.105,63	797.204,97	1.146.498,88	<b>4.293.099,04</b>
4	931.333,03	1.446.254,90	806.372,83	1.159.683,62	<b>4.343.644,38</b>
5	942.509,02	1.463.609,96	815.646,12	1.173.019,98	<b>4.394.785,08</b>
6	953.819,13	1.481.173,28	825.026,05	1.186.509,71	<b>4.446.528,17</b>
7	965.264,96	1.498.947,36	834.513,85	1.200.154,57	<b>4.498.880,74</b>
8	976.848,14	1.516.934,73	844.110,76	1.213.956,35	<b>4.551.849,97</b>
9	988.570,32	1.535.137,94	853.818,03	1.227.916,85	<b>4.605.443,14</b>
10	1.068.041,65	1.699.233,76	931.626,38	1.360.386,16	<b>5.059.287,95</b>
<b>Totales</b>	<b>9.554.646,72</b>	<b>14.877.972,03</b>	<b>8.275.641,11</b>	<b>11.922.167,57</b>	<b>44.630.427,43</b>

**Tabla 8: Ingresos totales del concesionario por lotes**

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, y sin perjuicio de los ajustes efectuados en la evolución de las tarifas y la DS, esta Oficina considera suficiente el método de estimación de ingresos realizado por la Generalitat Valenciana, para elaborar el estudio económico.

<sup>26</sup> Al igual que ocurría con la demanda de viajeros, la Administración no ha previsto incrementar la tarifa media a lo largo de la concesión. Sin embargo, debido a que en los pliegos se recoge que en la presente licitación se prevé la revisión de precios, esta Oficina ha calculado el coeficiente de incremento de las tarifas para cada lote del contrato en función de las fórmulas que aparecen en el apartado H del Anexo I del PCAP y de la evolución esperada de cada una de las partidas de costes implicadas en las mismas, obteniéndose un valor de Kt de 101,20 para los lotes 1 y 2 y 101,15 para los lotes 3 y 4.

### 3. Estimación de inversiones.

La concesión analizada está planteada **con inversión asociada** en los 4 lotes de que se compone, que se desglosa en:

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

La flota por adscribir a cada lote se muestra a continuación:

- **Lote 1 (CV-110):** En el periodo concesional se debe adscribir al contrato 1 vehículo diésel Clase II categoría M3 de 10 a 11 metros, 4 vehículos diésel Clase II categoría M3 de 9 a 10 metros y 2 vehículos diésel Clase B categoría M3 de 7 a 8 metros, que hacen un total de 7 vehículos (1 de los cuales será de reserva).

Los vehículos Clase II de 10 a 11 metros tienen un porcentaje de adscripción al contrato del 60% y los vehículos Clase II de 9 a 10 metros del 80%.

Tipología vehículo	Clase II > 10-11 metros	Clase II > 9-10 metros	Clase B > 7-8 metros
Flota mínima	1	4	2
<b>Flota total</b>	<b>7</b>		

Tabla 9: Flota a adscribir al lote 1

- **Lote 2 (CV-111):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 2 vehículos diésel Clase I con capacidad de al menos 50-60 plazas, 5 vehículos diésel Clase III de al menos 26-38 plazas, 1 de los cuales será de reserva, y 3 vehículos diésel Clase B de capacidad al menos 10-25 plazas, que hacen un total de 10 vehículos (1 de los cuales será de reserva).

Tipología vehículo	Clase I > 50-60 plazas	Clase III > 26-38 plazas	Clase B > 10-25 plazas
Flota mínima	2	5	3
<b>Flota total</b>	<b>10</b>		

Tabla 10: Flota a adscribir al lote 2

- **Lote 3 (CV-113):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 4 vehículos diésel Clase II categoría M3 de 9 a 10 metros, 1 de los cuales será de reserva con una imputación al 60%, y 2 vehículos

diésel Clase B categoría M3 de 7 a 8 metros, que hacen un total de 6 vehículos (1 de los cuales será de reserva).

Los vehículos Clase II de 9 a 10 metros tienen una imputación al contrato del 90%.

Tipología vehículo	Clase II > 9-10 metros	Clase B > 7-8 metros
Flota mínima	4	2
<b>Flota total</b>	<b>6</b>	

**Tabla 11: Flota a adscribir al lote 3**

- **Lote 4 (CV-114):** En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 7 vehículos diésel Clase II categoría M3 de 9 a 10 metros, 1 de los cuales será de reserva, y 2 vehículos diésel Clase B categoría M3 de 7 a 8 metros, que hacen un total de 9 vehículos (1 de los cuales será de reserva).

Tipología vehículo	Clase II > 9-10 metros	Clase B > 7-8 metros
Flota mínima	7	2
<b>Flota total</b>	<b>9</b>	

**Tabla 12: Flota a adscribir al lote 4**

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 Generalitat Valenciana, se muestran en la siguiente tabla:

Elementos de transporte	Precio unitario
Clase I, 50-60 plazas Diésel	251.147,52 €
Clase II, categoría M3, de 10 a 11 metros Diésel	221.755,51 €
Clase II, categoría M3, de 9 a 10 metros Diésel	150.720,28 €
Clase III, 26-38 plazas Diésel	150.720,28 €
Clase B, categoría M3, de 7 a 8 metros Diésel	76.971,51 €
Clase B 10-25 plazas Diésel	76.971,51 €

**Tabla 13: Precio unitario estimado de adquisición de los vehículos diésel (sin IVA)**

- **Sistema de peaje y SAE.** Los vehículos estarán dotados del equipamiento complementario correspondiente (sistema de peaje sin contacto y sistema de ayuda a la explotación SAE). El precio de adquisición del Sistema de peaje y SAE para los 4 lotes es de 14.000 € (sin IVA) por autobús y se considera que el valor residual de estos activos al final del periodo concesional es cero.

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
<b>Autobuses diésel</b>	676.084,84	1.456.741,61	679.894,43	1.183.482,70
<b>Sistema de peaje y SAE</b>	98.000,00	140.000,00	84.000,00	126.000,00
<b>Totales</b>	<b>774.084,84</b>	<b>1.596.741,61</b>	<b>763.894,43</b>	<b>1.309.482,70</b>

Tabla 14: 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 Generalitat Valenciana, 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	11	18.515,97	10,47
Lote 2	16	26.902,54	15,22
Lote 3	10	16.818,34	9,51
Lote 4	14	23.006,61	13,01

Tabla 15: Personal mínimo y horas de conducción

- Los costes de personal se han calculado a partir datos del Observatorio de costes del transporte en autocar del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en enero de 2023, para la figura del conductor-perceptor.
- El detalle del cálculo de los costes de personal se refleja en el Anexo II de este informe, resultando los siguientes costes para el primer año de contrato en cada lote:

Concepto	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4
Coste salarial total	416.907,61	605.740,55	378.683,76	518.019,55

Tabla 16: Costes laborales totales año 1

- **Consumo de combustible, lubricantes y aditivos.** 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 de la provincia de Valencia en abril 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 1,5020 € (IVA excluido), teniendo en cuenta los descuentos señalados por el Observatorio de costes de transporte en autocar (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, enero 2023):

- Descuento por volumen en el precio del gasóleo de 0,0650€/l
- Devolución por gasóleo profesional de 0,0490€/l

A estos costes habría que añadir el de los lubricantes y aditivos que se estima en un 5% sobre el coste total del consumo de combustibles.

- **Coste de seguros.** Los costes por seguro vinculados a la flota según la tipología de vehículo, para el primer año, se muestran en la siguiente tabla:

Coste	Clase B	Clase II (9-10 m) <sup>27</sup> Clase III 26-38 pax	Clase II (10-11 m)	Clase I 50-60 pax
Seguros	1.725,83 €	2.014,12 €	2.443,47 €	2.872,73 €

Tabla 17: Coste anual seguros por tipología de vehículo (Año 1)

- **Coste de neumáticos.** Este coste 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 de contrato un coste unitario por neumático según la tipología de vehículo tal y como muestra la siguiente tabla:

Coste	Clase B	Clase II (9-10 m) Clase III 26-38 pax	Clase II (10-11 m)	Clase I 50-60 pax
Neumáticos	402,28 €	492,26 €	557,64 €	671,71 €

Tabla 18: Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)

- **Coste de reparación y mantenimiento.** El mantenimiento se estima en función del número de kilómetros realizados y de un coste por kilómetro según la tipología de vehículo, obtenido del Observatorio de costes del transporte en autocar (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

<sup>27</sup> En el lote 1 la imputación del coste de los seguros para los vehículos Clase II de 9 a 10 metros es el 80% y en el lote 3 del 90%.

Urbana, enero de 2023), tal y como se muestra en la siguiente tabla para el primer año de contrato:

Coste	Clase B	Clase II (9-10 m) Clase III 26-38 pax	Clase II (10-11 m)	Clase I 50-60 pax
Mantenimiento	0,067169 €	0,109598 €	0,150011 €	0,157848 €

**Tabla 19: Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1)**

- **Gastos generales.** Conforme con la definición del artículo 131 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, la Administración considera como gastos generales para este contrato los gastos de organización y administración empresarial (personal de gerencia, administración, mando y organización de los servicios, planificación, y control de los servicios), comercialización (billeteaje, encuestas de satisfacción, auditorias de calidad, información al usuario, publicidad y propaganda, servicio web, mantenimiento de información en paradas...) y otros (instalaciones, suministros de oficinas, servicios externos, alquileres, canon de estaciones, gastos fiscales, comunicaciones...).

Se estima que el coste por estos conceptos asciende a un 13% de la suma total de los costes directos, que se han indicado en los apartados anteriores.

- **Otros costes.** La Administración proponente ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial.<sup>28</sup>

En cuanto a la **evolución esperada de los costes**, aunque la Administración los ha considerado constantes a lo largo de todo el periodo concesional, esta Oficina ha aplicado un incremento anual del 1,88% en todas las partidas, de acuerdo con la propia estimación de la Administración de evolución prevista de los mismos, recogida en la hoja de cálculo que acompaña al expediente.

De acuerdo con las consideraciones anteriores, la distribución de **costes totales** a lo largo de la concesión para cada uno de los lotes sería la que se muestra en la tabla siguiente:

<sup>28</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.

Ingresos	Lote 1	%	Lote 2	%	Lote 3	%	Lote 4	%
Gastos salariales	4.540.057,23	55,25%	6.596.417,77	53,18%	4.123.805,62	58,24%	5.641.150,10	56,84%
Consumo combustible	1.713.481,94	20,85%	2.705.699,49	21,81%	1.336.420,46	18,87%	1.971.952,18	19,87%
Neumáticos	223.705,74	2,72%	374.241,77	3,02%	172.402,07	2,43%	227.386,18	2,29%
Mantenimientos	535.253,61	6,51%	852.988,22	6,88%	412.786,91	5,83%	571.301,38	5,76%
Servicio vehículo <9 pax	21.259,15	0,26%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Seguros	123.740,49	1,51%	228.616,40	1,84%	116.548,41	1,65%	191.122,14	1,93%
Gastos generales	1.060.100,57	12,90%	1.646.216,59	13,27%	919.225,02	12,98%	1.321.981,73	13,32%
<b>TOTAL</b>	<b>8.217.598,73</b>	<b>100%</b>	<b>12.404.180,24</b>	<b>100%</b>	<b>7.081.188,49</b>	<b>100%</b>	<b>9.924.893,71</b>	<b>100%</b>

**Tabla 20: Resumen de costes totales (10 años)**

En base a la información facilitada, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por la Generalitat Valenciana 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 se detallarán a continuación.

### **5.1. Escenario Base.**

Este Escenario Base contempla la previsión de ingresos y costes realizada por la Generalitat Valenciana, cuyas premisas, la mayor parte de ellas ya mencionadas, son las siguientes:

- La concesión se plantea con una vigencia total de 10 años, de conformidad con el artículo 4 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 cuatro lotes, que se corresponden cada uno de ellos con el servicio de transporte de cuatro líneas distintas: CV-110. La Ribera, CV-111. La Ribera alta, CV-113. La Safor Nord y CV-114. La Safor Sud.

- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario: vehículos diésel y otros activos (sistema de peaje y el SAE).
- Los ingresos son considerados constantes a lo largo del periodo concesional ya que la demanda prevista se considera como techo máximo del nivel de servicio propuesto y, por tanto, constante en todo el periodo.
- Las estimaciones de demanda parten de la información de los viajeros transportados en el año 2022, según datos del concesionario saliente. A partir de estos datos de demanda de 2022, la Administración ha considerado que el incremento de oferta programada tendrá una respuesta positiva en la demanda, estimándose una elasticidad de la demanda a la variación de la oferta planteada en día laborable del 0,30. Sin embargo, la demanda se estima constante a lo largo del periodo concesional.
- La tarifa media por viajero para cada contrato se ha calculado dividiendo los ingresos totales por recaudación estimados entre los viajeros estimados totales en el conjunto de líneas objeto del contrato.
- La compensación por obligación de servicio público (DS) es una aportación pública calculada por diferencia entre costes comprometidos del servicio y los ingresos comprometidos del servicio, a la que se aplicara el importe resultante (positivo o negativo) de los incentivos de gestión. Estos últimos no se han considerado en el modelo dado su carácter residual.
- Otros ingresos que obtendrá el concesionario provienen de la venta de flota al final del período de servicio previsto.
- Respecto a la revisión de precios, se aplicarán las fórmulas de revisión de precios, cuyo resultado se determinará en función de la evolución de las variables que la componen, tal y como que se recoge en el apartado E del Anexo I del PCAP. Sin embargo, en el modelo tanto la tarifa media como la DS se han considerado constantes.
- La Administración ha identificado los costes como fijos, en tanto que dependen solo de la realización de las obligaciones de servicio público del contrato definidas por el número de expediciones a realizar en cada línea predefinida, lo que supone unos valores de producción anuales constantes de horas y kilómetros de servicio.
- Los componentes económicos fundamentales de la estructura de costes concesionales son los costes de personal y de combustible, que en su conjunto representan en torno al 75% del total de costes concesionales.

- La Administración no ha previsto incrementos anuales en ninguna de las partidas de costes del contrato.

## 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 hipótesis:

- A partir del segundo año de contrato se ha aplicado la revisión de precios (Kt) tanto a las tarifas como a la compensación por obligación de servicio público, tal como establecen los pliegos que rigen la licitación.
- Se han excluido los costes de financiación, amortización y beneficio industrial 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).
- Se han considerado incrementos en las partidas de costes concesionales del 1,88% anual, de acuerdo con la propia estimación de la Administración sobre la evolución prevista de los costes, recogida en la hoja de cálculo que acompaña al expediente.
- 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 5,22%, 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>abr-24</i>	<i>may-24</i>	<i>jun-24</i>	<i>jul-24</i>	<i>ago-24</i>	<i>sep-24</i>
3,28	3,3	3,36	3,28	3,07	3,00
<b>Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)</b>					<b>5,22%</b>

**Tabla 21: 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, el 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>29</sup>:

	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4
<b>RESULTADO OPERATIVO</b>	<b>1.337.047,99</b>	<b>2.473.791,78</b>	<b>1.194.452,64</b>	<b>1.997.273,86</b>
<b>RENTABILIDAD OPERATIVA</b>	<b>13,99%</b>	<b>16,63%</b>	<b>14,43%</b>	<b>16,75%</b>
<b>VAN</b>	<b>249.079,09</b>	<b>287.066,81</b>	<b>149.680,66</b>	<b>213.003,76</b>
<b>PAY-BACK DESCONTADO</b>	8 años	9 años	9 años	9 años
<b>RENTABILIDAD OPERATIVA NETA</b>	<b>6,60%</b>	<b>6,87%</b>	<b>6,02%</b>	<b>6,76%</b>
<b>TIR</b>	<b>11,53%</b>	<b>8,77%</b>	<b>9,14%</b>	<b>8,45%</b>

Tabla 22. 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 igual a 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 establecidas 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 dichas hipótesis de entre un 10,46% (lote 3) y un 23,18% (lote 4), tal como se muestra en la tabla siguiente:

Concepto	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4
Demanda estimada de viajeros	971.153	945.777	1.232.932	733.183
<b>Disminución de demanda hasta el punto muerto</b>	<b>17,21%</b>	<b>20,91%</b>	<b>10,46%</b>	<b>23,18%</b>

Tabla 23: Demanda estimada en el primer año de contrato y reducción hasta el punto muerto

<sup>29</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.

#### 5.4. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

Adicionalmente, esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad operativa del concesionario considerando distintos niveles de demanda del servicio, incluyendo los usuarios del escenario base de la Administración (demanda de 2022 incrementada con el índice de elasticidad del 0,3), una hipotética disminución del 5% de los usuarios del escenario base, y un posible incremento del 5% y 10% de los usuarios del escenario base y punto muerto. En dicho análisis se han obtenido los parámetros económico-financieros que se resumen en las tablas y gráficos siguientes para cada lote<sup>30</sup>:

##### Lote 1:

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Punto muerto	971.153,20 €	-17,21%	5,22%	0,00 €	10 años
Escenario Alternativo - 5% demanda	1.114.426,00 €	-5,00%	9,78%	176.728,69 €	8 años
<b>Escenario Base - Demanda 2022 + elasticidad 0,3</b>	<b>1.173.080,00 €</b>	<b>0,00%</b>	<b>11,53%</b>	<b>249.079,09 €</b>	<b>8 años</b>
Escenario Alternativo + 5% demanda	1.231.734,00 €	5,00%	13,22%	321.429,50 €	7 años
Escenario Alternativo + 10% demanda	1.290.388,00 €	10,00%	14,87%	393.779,90 €	6 años

Tabla 24: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 1 (CV-110)

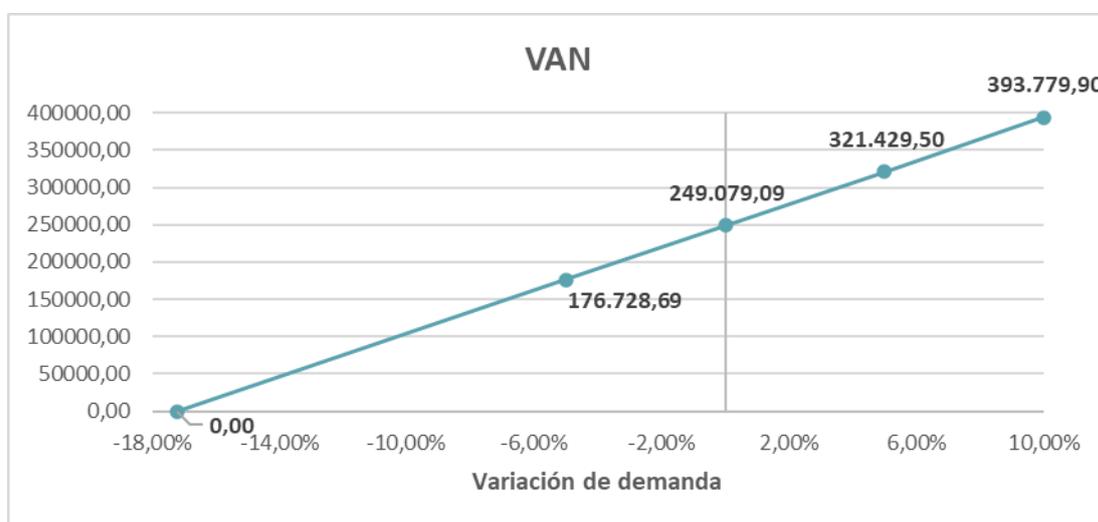


Gráfico 3: Sensibilidad del VAN lote 1 (CV-110)

<sup>30</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”.

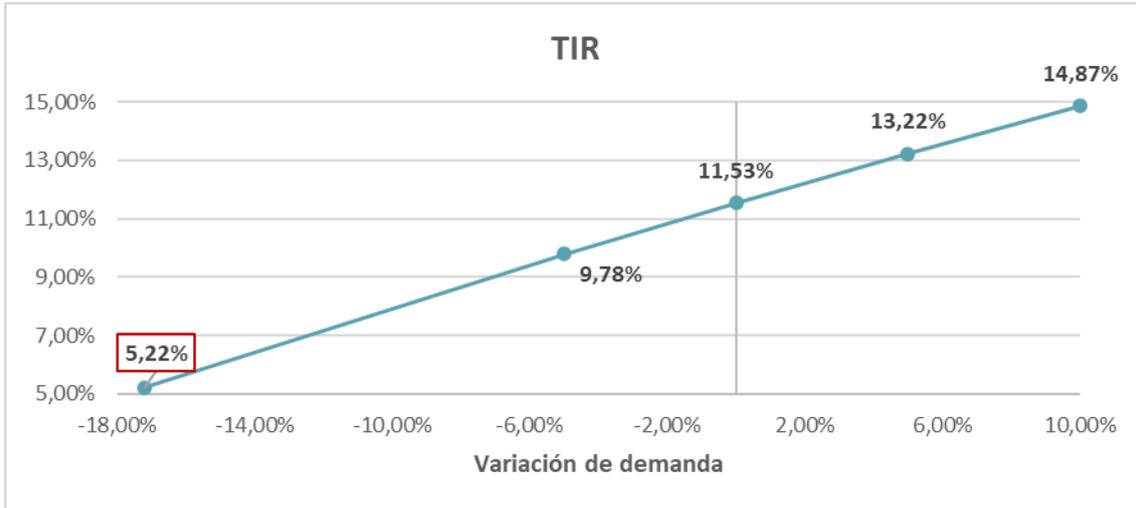


Gráfico 4: Sensibilidad de la TIR lote 1 (CV-110)

**Lote 2:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Punto muerto	945.777,04 €	-20,91%	5,22%	0,00 €	10 años
Escenario Alternativo - -5% demanda	1.136.010,00 €	-5,00%	7,94%	218.418,22 €	9 años
<b>Escenario Base - Demanda 2022 + elasticidad 0,3</b>	<b>1.195.800,00 €</b>	<b>0,00%</b>	<b>8,77%</b>	<b>287.066,81 €</b>	<b>9 años</b>
Escenario Alternativo - + 5% demanda	1.255.590,00 €	5,00%	9,58%	355.715,41 €	9 años
Escenario Alternativo - + 10% demanda	1.315.380,00 €	10,00%	10,38%	424.364,00 €	8 años

Tabla 25: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 2 (CV-111)

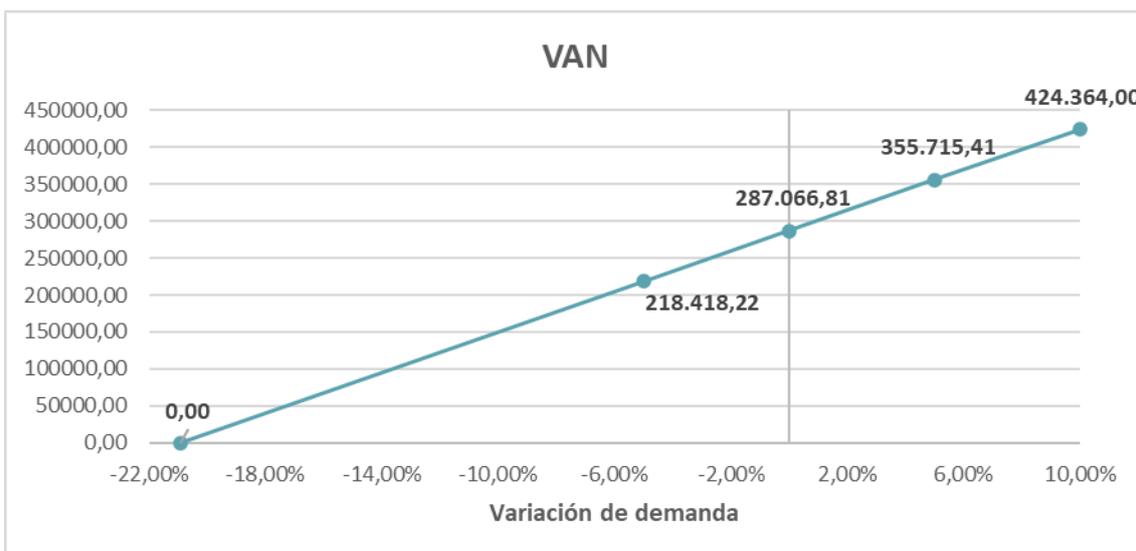


Gráfico 5: Sensibilidad del VAN lote 2 (CV-111)

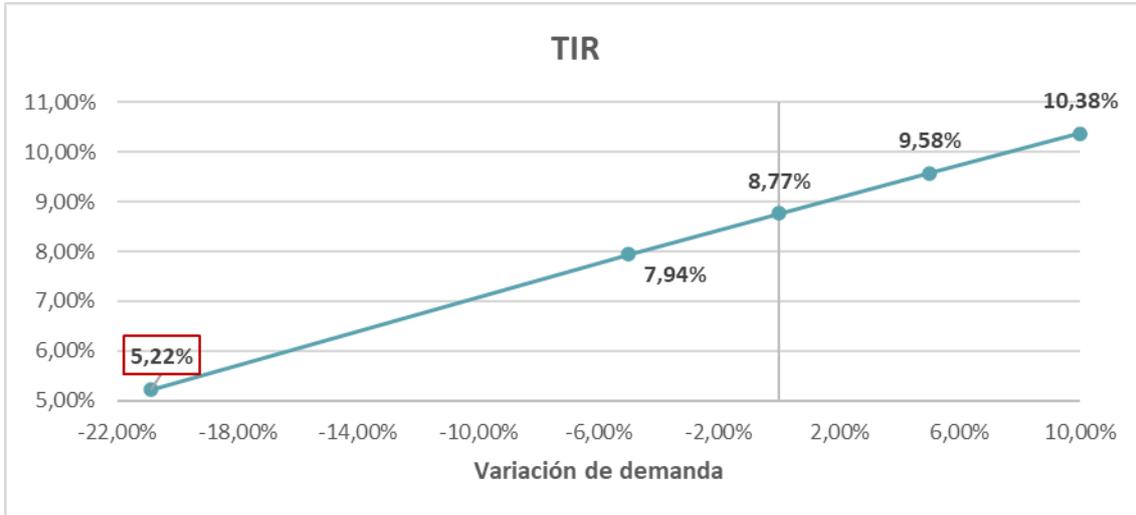


Gráfico 6: Sensibilidad de la TIR lote 2 (CV-111)

**Lote 3:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Punto muerto	1.232.931,92 €	-10,46%	5,22%	0,00 €	10 años
Escenario Alternativo - -5% demanda	1.308.102,50 €	-5,00%	7,31%	78.126,18 €	10 años
<b>Escenario Base - Demanda 2022 + elasticidad 0,3</b>	<b>1.376.950,00 €</b>	<b>0,00%</b>	<b>9,14%</b>	<b>149.680,66 €</b>	<b>9 años</b>
Escenario Alternativo - + 5% demanda	1.445.797,50 €	5,00%	10,91%	221.235,15 €	8 años
Escenario Alternativo - + 10% demanda	1.514.645,00 €	10,00%	12,62%	292.789,63 €	7 años

Tabla 26: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 3 (CV-113)

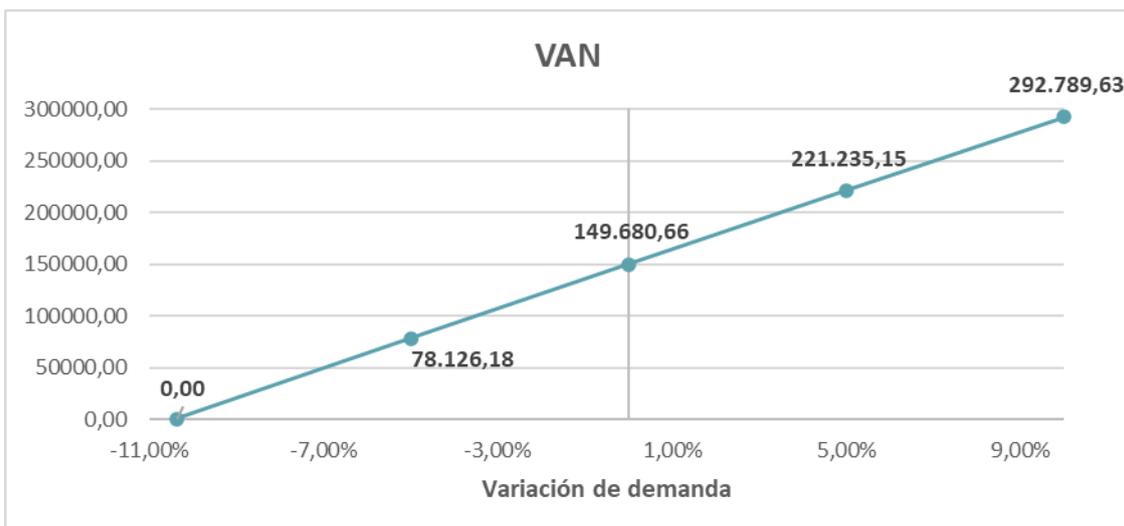


Gráfico 7: Sensibilidad del VAN lote 3 (CV-113)

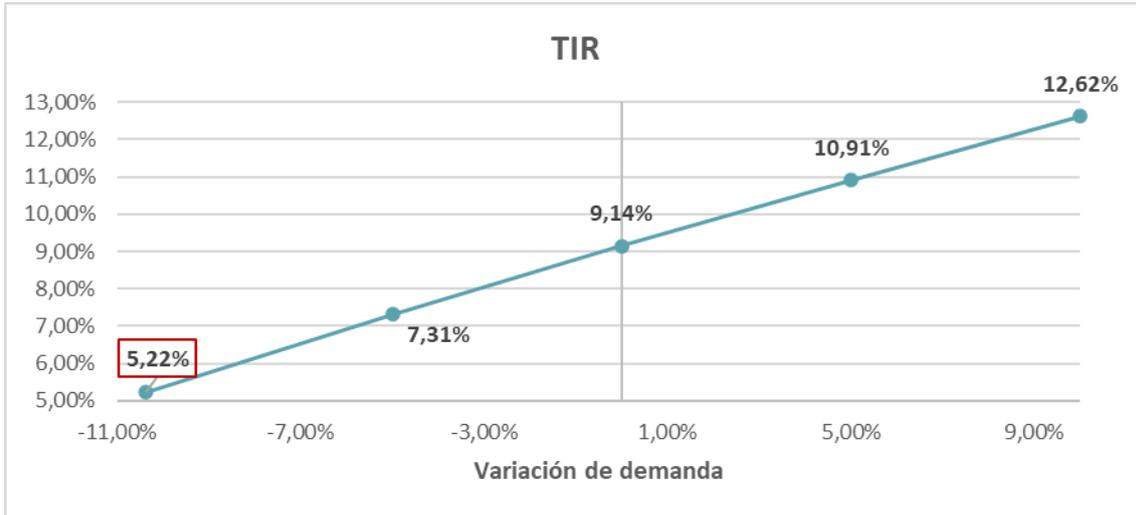


Gráfico 8: Sensibilidad de la TIR lote 3 (CV-113)

**Lote 4:**

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Punto muerto	733.182,93 €	-23,18%	5,22%	0,00 €	10 años
Escenario Alternativo - -5% demanda	906.708,50 €	-5,00%	7,78%	167.060,29 €	10 años
<b>Escenario Base - Demanda 2022 + elasticidad 0,3</b>	<b>954.430,00 €</b>	<b>0,00%</b>	<b>8,45%</b>	<b>213.003,76 €</b>	<b>9 años</b>
Escenario Alternativo - + 5% demanda	1.002.151,50 €	5,00%	9,12%	258.947,24 €	9 años
Escenario Alternativo - + 10% demanda	1.049.873,00 €	10,00%	9,78%	304.890,71 €	8 años

Tabla 27: Análisis de sensibilidad de la rentabilidad lote 4 (CV-114)

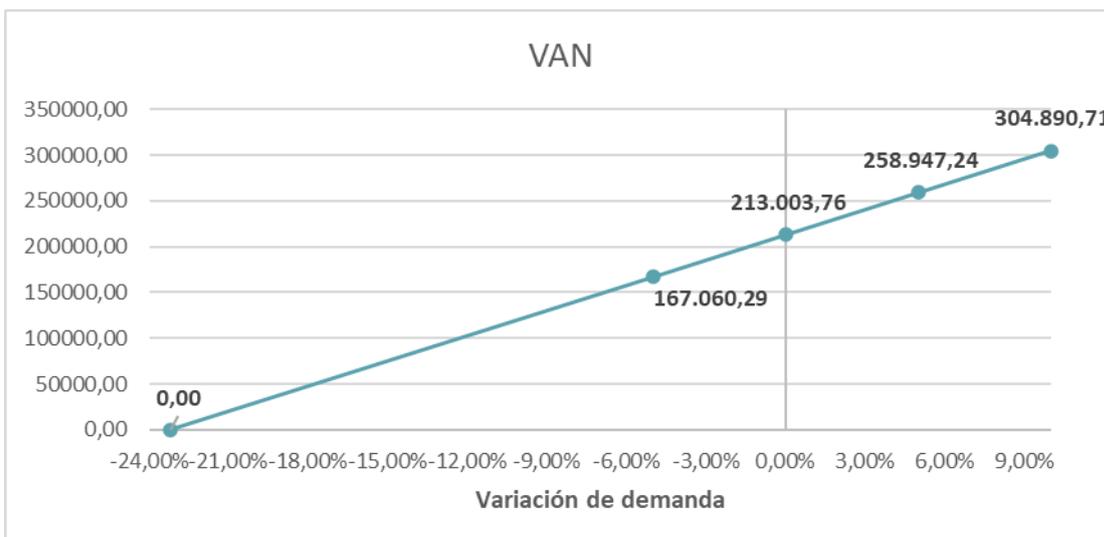
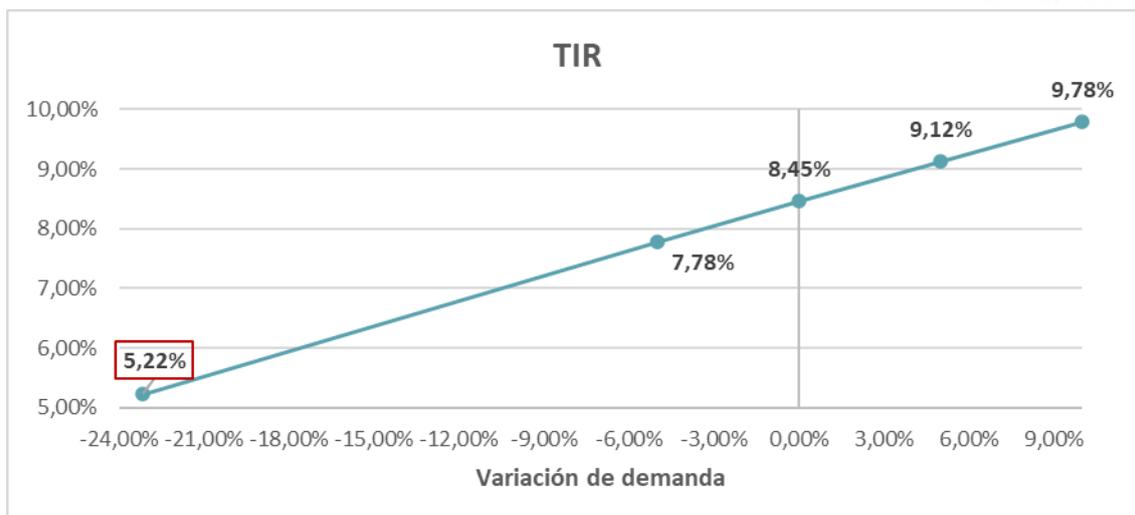


Gráfico 9: Sensibilidad del VAN lote 4 (CV-114)



**Gráfico 10: Sensibilidad de la TIR lote 4 (CV-114)**

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:

- El punto muerto se encuentra alejado del escenario base ajustado en los cuatro lotes analizados, en concreto del 17,21% en el lote 1, del 20,91% en el lote 2, del 10,46% en el lote 3 y del 23,18% en el lote 4, Es decir, tendría que producirse una disminución anual sostenida del volumen de usuarios en dichos porcentajes para que el concesionario no alcanzara a recuperar la inversión realizada.
- Esta Oficina considera que, a la vista del anterior análisis, resulta poco probable que estas caídas de demanda puedan producirse bajo condiciones normales de funcionamiento.

## 6. Revisión de plazo establecido en 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 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 consecuencia, 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.

En base al citado Reglamento, la Comunidad Valenciana 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 conforme 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 puedan quedar incluidos en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratación pública (Directiva 2014/24/UE y Directiva 2014/25/UE). Sin embargo, si se trata de concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros, éstas quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/23/UE, quedando reguladas por el Reglamento y su desarrollo por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros<sup>31</sup>.

---

<sup>31</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*”.

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 discorra 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 Valenciana.

A este respecto, **la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana**, en su artículo 27.1 tampoco establece ninguna regla para determinar el cálculo de la duración del contrato dentro del plazo máximo de diez años fijado por el Reglamento europeo. No obstante, la disposición final tercera de esta ley establece una cláusula de supletoriedad regulatoria, del siguiente modo: *“en lo no previsto en la presente ley o en las normas dictadas para su desarrollo será de aplicación supletoria a los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera y las estaciones y terminales de viajeros, el régimen establecido en la legislación estatal en la materia.”*

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 cuatro 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 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>32</sup>, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

---

<sup>32</sup> Compensación por obligación del servicio público (DS).

- En cuanto a la estructura de ingresos y costes concesionales: La mayor parte de los ingresos que percibe el concesionario son de naturaleza fija y provienen de la Administración en forma de compensación por obligaciones de servicio público representando el 79,37% en el lote 1, 86,88% en el lote 2, 76,44% en el lote 3 y 88,87% en el lote 4, respecto del total de ingresos concesionales. Por otro lado, el 100% de los costes se han considerado 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.

- Del análisis de los escenarios de punto muerto y base ajustado, se observa que, con una disminución anual sostenida del volumen de usuarios del 17,21% en el lote 1, del 20,91% en el lote 2, del 10,46% en el lote 3 y del 23,18% en el lote 4 sobre el escenario base ajustado, el concesionario no alcanzaría a recuperar la inversión realizada. Como ya se ha puesto de manifiesto en el apartado de “Calidad de la previsión de demanda” de este informe, tanto los datos históricos de transporte de viajeros como los análisis realizados por esta Oficina en expedientes similares, no avalan unas caídas de demanda tan intensas como las que en este caso serían necesarias para que el concesionario incurriera en pérdidas.
- Por otro lado, 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 (DS) a favor del contratista, que se configura como una aportación invariable a lo largo del contrato, que será ofertada a la baja 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 contemplado en el PCAP solamente supondría la adición de compensaciones por la política tarifaria y la aplicación positiva o negativa de incentivos, que en el análisis no se han considerado dado su escaso o eventual impacto en el modelo. Con ello, cualquier aumento de demanda y/o de los ingresos tarifarios, o reducción en los costes del servicio, no implicaría una minoración de la DS y estos mayores ingresos o menores costes, irían en beneficio exclusivo del concesionario.
- En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo derivada de un posible incremento de costes, conviene recordar que los pliegos ya contemplan un

mecanismo de revisión de precios, que amortigua en gran medida el impacto negativo que para el concesionario pueda tener el mencionado incremento potencial de los costes del servicio, y por ende el riesgo sobre el resultado de la explotación del servicio queda parcialmente limitado.

En consecuencia, se considera que con la configuración de este contrato **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 configuración de la subvención de explotación como un mecanismo de compensación, por la baja probabilidad de alcanzar una reducción de la demanda suficiente para llegar al punto muerto y por la alta rentabilidad que obtiene el concesionario en los 10 años de duración prevista del contrato.

#### **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.

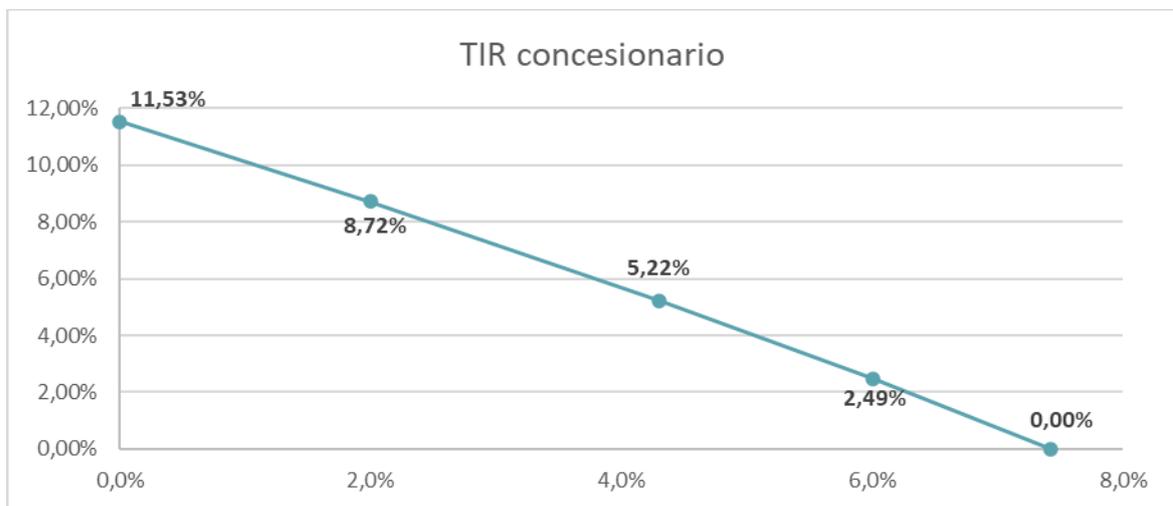
En el PCAP se recogen los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas o porcentajes entre los que se encuentra la oferta económica del licitador relativa a la reducción de la compensación por obligación del servicio público (DS). Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en el 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%	11,53%
2,00%	8,72%
4,30%	5,22%
6,00%	2,49%
7,42%	0,00%

**Tabla 28: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1**

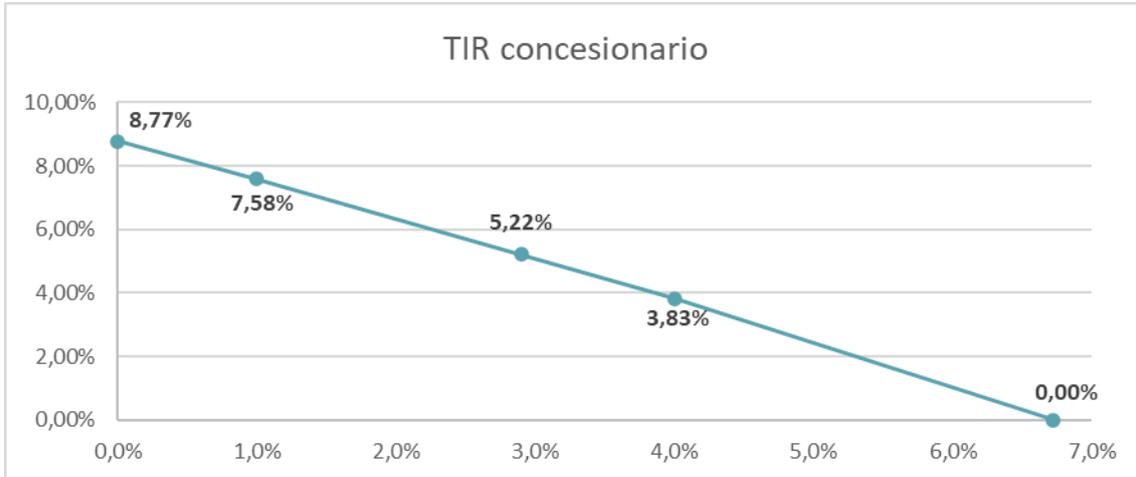


**Gráfico 11: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 1**

**Lote 2:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	8,77%
1,00%	7,58%
2,90%	5,22%
4,00%	3,83%
6,72%	0,00%

**Tabla 29: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2**

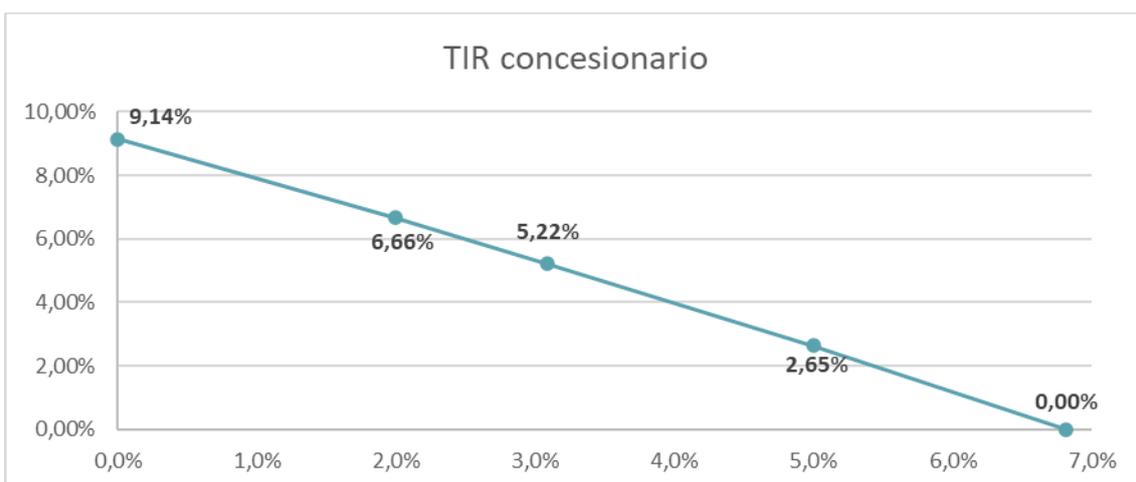


**Gráfico 12: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 2**

**Lote 3:**

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	9,14%
2,00%	6,66%
3,09%	5,22%
5,00%	2,65%
6,81%	0,00%

**Tabla 30: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3**



**Gráfico 13: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 3**

#### Lote 4:

Bajadas aportación	TIR concesionario
0,0%	8,45%
1,00%	7,26%
2,62%	5,22%
4,00%	3,46%
6,43%	0,00%

Tabla 31: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4

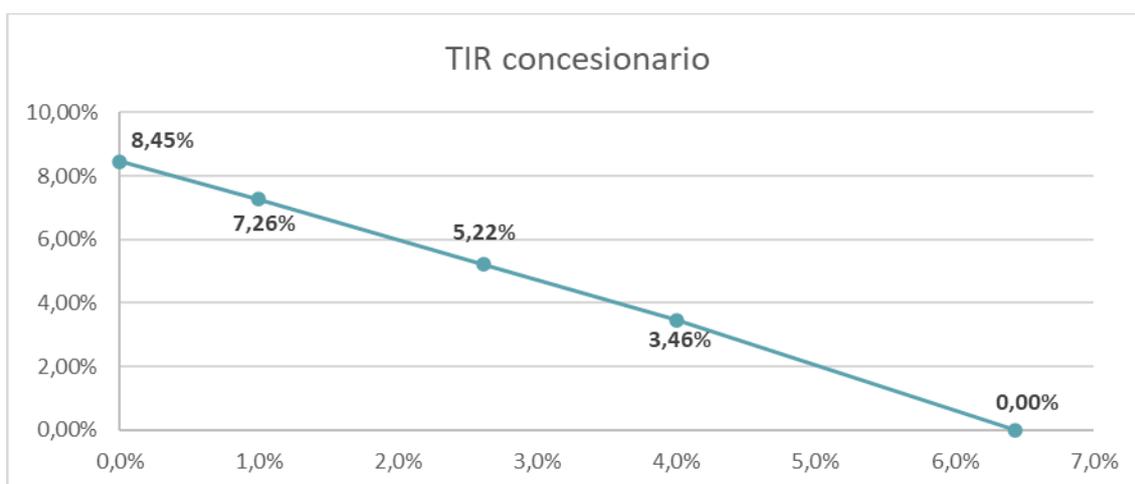


Gráfico 14: Análisis de la sostenibilidad financiera del lote 4

Observando la tabla y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una disminución de precio base de licitación del **4,30%** en el lote 1, del **2,90%** en el lote 2, del **3,09%** en el lote 3 y del **2,62%** en el lote 4, 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 las expediciones anuales adicionales.
- Valoración de los criterios relacionados con la calidad.

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

## V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por la Generalitat Valenciana y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del *“Contrato de concesión de servicio de transporte público regular mediante autobús de titularidad de la Generalitat Valenciana: Valencia litoral”*, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- En relación con la documentación aportada y las estimaciones tanto de demanda e ingresos, como de costes, con las cuestiones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este informe, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- 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 por la regulación de desarrollo establecida en el ordenamiento jurídico estatal y el de la propia Generalitat Valenciana.
- Respecto al riesgo operacional que debería asumir el contratista, puede concluirse que **no existe transferencia de riesgo operacional** suficiente para poder considerar que la naturaleza jurídica de esta licitación es la correspondiente a un contrato de concesión, debido a que, conforme a los análisis realizados en este informe, en condiciones normales de funcionamiento el concesionario podrá cubrir los costes en que haya incurrido como consecuencia de la explotación del servicio, apreciando que **la posibilidad de incurrir en pérdidas resulta meramente nominal o desdeñable**.
- 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 Generalitat Valenciana.
- Ante la ausencia de una transferencia de riesgo operacional suficiente para que el 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**

### **Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día 19 de junio de 2024:**

- Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
- Acuerdo de autorización de la contratación del servicio.
- 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.
- Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración.

### **Documentación adicional facilitada el día 29 de julio de 2024:**

- Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
- Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión y análisis de sensibilidad, del lote CV-113
- Memoria explicativa del lote CV-113

### **Documentación adicional facilitada el día 12 de septiembre de 2024:**

- Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
- Hoja de cálculo con los datos de demanda de viajeros del año 2022.

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

- Para el cálculo del coste anual del personal de conducción se incluyen los siguientes conceptos:

Parámetros	Valor
Horas Convenio Año	1.768
Salario Base Año incluye Seguridad Social	39.808,49 €
Toma y deje de servicio	6-8% sobre horas anuales
Tiempos de regulación, tiempo de espera, absentismo y otros	10-15% sobre horas anuales
Coste hora de conducción	22,52

**Tabla 32: Conceptos considerados en costes de personal**

Multiplicando las horas totales de conducción de cada lote por el coste de la hora de conducción resultan los siguientes costes salariales:

Concepto	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4
Horas totales conducción año	18.515,97	26.902,54	16.818,34	23.006,61
<b>Coste salarial total (€)</b>	<b>4.540.057,23</b>	<b>6.596.417,77</b>	<b>4.123.805,62</b>	<b>5.641.150,10</b>

**Tabla 33: 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%	8.217.598,73	Costes Fijos	754.611,51	768.798,21	783.251,61	797.976,74	812.978,71	828.262,71	843.834,04	859.698,12	875.860,45	892.326,63
20,85%	1.713.481,94	Consumo combustible	157.346,84	160.304,96	163.318,69	166.389,09	169.517,20	172.704,12	175.950,96	179.258,84	182.628,91	186.062,33
55,25%	4.540.057,23	Salarios	416.907,61	424.745,47	432.730,69	440.866,02	449.154,31	457.598,41	466.201,26	474.965,84	483.895,20	492.992,43
2,72%	223.705,74	Neumáticos	20.542,61	20.928,81	21.322,27	21.723,13	22.131,53	22.547,60	22.971,49	23.403,36	23.843,34	24.291,60
6,51%	535.253,61	Mantenimiento reparación y limpieza	49.151,65	50.075,70	51.017,12	51.976,25	52.953,40	53.948,92	54.963,16	55.996,47	57.049,20	58.121,73
0,26%	21.259,15	Servicio vehículo <9 plazas	1.952,20	1.988,90	2.026,29	2.064,39	2.103,20	2.142,74	2.183,02	2.224,06	2.265,87	2.308,47
13,32%	1.321.981,73	Gastos generales	97.347,67	99.177,81	101.042,35	102.941,95	104.877,25	106.848,95	108.857,71	110.904,23	112.989,23	115.113,43
1,51%	123.740,49	Seguros	11.362,93	11.576,55	11.794,19	12.015,92	12.241,82	12.471,97	12.706,44	12.945,32	13.188,69	13.436,64

Tabla 34: 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>12.404.180,24</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>1.139.059,90</b>	<b>1.160.474,23</b>	<b>1.182.291,14</b>	<b>1.204.518,22</b>	<b>1.227.163,16</b>	<b>1.250.233,82</b>	<b>1.273.738,22</b>	<b>1.297.684,50</b>	<b>1.322.080,97</b>	<b>1.346.936,09</b>
<b>21,81%</b>	<b>1.971.952,18</b>	<b>Consumo combustible</b>	248.460,90	253.131,96	257.890,85	262.739,19	267.678,69	272.711,05	277.838,02	283.061,37	288.382,93	293.804,53
<b>53,18%</b>	<b>5.641.150,10</b>	<b>Salarios</b>	605.740,55	617.128,47	628.730,49	640.550,62	652.592,97	664.861,72	677.361,12	690.095,51	703.069,31	716.287,01
<b>3,02%</b>	<b>227.386,18</b>	<b>Neumáticos</b>	34.366,14	35.012,22	35.670,45	36.341,06	37.024,27	37.720,33	38.429,47	39.151,94	39.888,00	40.637,89
<b>6,88%</b>	<b>571.301,38</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	78.328,81	79.801,39	81.301,66	82.830,13	84.387,34	85.973,82	87.590,13	89.236,82	90.914,47	92.623,66
<b>13,27%</b>	<b>1.321.981,73</b>	<b>Gastos generales</b>	151.169,95	154.011,95	156.907,37	159.857,23	162.862,54	165.924,36	169.043,74	172.221,76	175.459,53	178.758,17
<b>1,84%</b>	<b>191.122,14</b>	<b>Seguros</b>	20.993,55	21.388,23	21.790,33	22.199,99	22.617,35	23.042,55	23.475,75	23.917,10	24.366,74	24.824,83

**Tabla 35: 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>7.081.188,48</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>650.256,42</b>	<b>662.481,24</b>	<b>674.935,89</b>	<b>687.624,68</b>	<b>700.552,03</b>	<b>713.722,40</b>	<b>727.140,39</b>	<b>740.810,63</b>	<b>754.737,87</b>	<b>768.926,94</b>
<b>18,87%</b>	<b>1.336.420,46</b>	<b>Consumo combustible</b>	122.721,77	125.028,94	127.379,48	129.774,22	132.213,97	134.699,60	137.231,95	139.811,91	142.440,37	145.118,25
<b>58,24%</b>	<b>4.123.805,62</b>	<b>Salarios</b>	378.683,76	385.803,01	393.056,11	400.445,57	407.973,94	415.643,85	423.457,96	431.418,97	439.529,64	447.792,80
<b>2,43%</b>	<b>172.402,07</b>	<b>Neumáticos</b>	15.831,46	16.129,09	16.432,32	16.741,25	17.055,98	17.376,63	17.703,31	18.036,14	18.375,22	18.720,67
<b>5,83%</b>	<b>412.786,91</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	37.905,69	38.618,32	39.344,34	40.084,01	40.837,59	41.605,34	42.387,52	43.184,41	43.996,27	44.823,40
<b>12,98%</b>	<b>919.225,02</b>	<b>Gastos generales</b>	84.411,25	85.998,18	87.614,95	89.262,11	90.940,24	92.649,91	94.391,73	96.166,30	97.974,22	99.816,14
<b>1,65%</b>	<b>116.548,41</b>	<b>Seguros</b>	10.702,49	10.903,70	11.108,69	11.317,53	11.530,30	11.747,07	11.967,91	12.192,91	12.422,14	12.655,67

**Tabla 36: 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>9.924.893,71</b>	<b>Costes Fijos</b>	<b>911.390,21</b>	<b>928.524,35</b>	<b>945.980,60</b>	<b>963.765,04</b>	<b>981.883,82</b>	<b>1.000.343,24</b>	<b>1.019.149,69</b>	<b>1.038.309,70</b>	<b>1.057.829,93</b>	<b>1.077.717,13</b>
<b>19,87%</b>	<b>1.971.952,18</b>	<b>Consumo combustible</b>	181.081,83	184.486,17	187.954,51	191.488,05	195.088,03	198.755,68	202.492,29	206.299,15	210.177,57	214.128,91
<b>56,84%</b>	<b>5.641.150,10</b>	<b>Salarios</b>	518.019,55	527.758,32	537.680,17	547.788,56	558.086,99	568.579,02	579.268,31	590.158,55	601.253,53	612.557,10
<b>2,29%</b>	<b>227.386,18</b>	<b>Neumáticos</b>	20.880,58	21.273,13	21.673,07	22.080,52	22.495,64	22.918,56	23.349,42	23.788,39	24.235,62	24.691,24
<b>5,76%</b>	<b>571.301,38</b>	<b>Mantenimiento reparación y limpieza</b>	52.461,87	53.448,15	54.452,98	55.476,69	56.519,66	57.582,23	58.664,77	59.767,67	60.891,30	62.036,06
<b>13,32%</b>	<b>1.321.981,73</b>	<b>Gastos generales</b>	121.395,88	123.678,12	126.003,27	128.372,13	130.785,53	133.244,30	135.749,29	138.301,38	140.901,44	143.550,39
<b>1,93%</b>	<b>191.122,14</b>	<b>Seguros</b>	17.550,50	17.880,45	18.216,60	18.559,07	18.907,98	19.263,45	19.625,61	19.994,57	20.370,47	20.753,43

**Tabla 37: Estructura de costes concesionales lote 4**

## ANEXO IV: ESCENARIO BASE

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	9.554.646,72	Ingresos Previstos	898.593,90	909.377,03	920.289,55	931.333,03	942.509,02	953.819,13	965.264,96	976.848,14	988.570,32	1.068.041,65
19,92%	1.903.493,71	Ingresos Variables	180.295,24	182.458,78	184.648,29	186.864,07	189.106,44	191.375,71	193.672,22	195.996,29	198.348,24	200.728,42
80,08%	7.651.153,01	Ingresos Fijos	718.298,66	726.918,24	735.641,26	744.468,96	753.402,59	762.443,42	771.592,74	780.851,85	790.222,07	867.313,22
100,00%	-8.217.598,73	Costes Previstos	-754.611,51	-768.798,21	-783.251,61	-797.976,74	-812.978,71	-828.262,71	-843.834,04	-859.698,12	-875.860,45	-892.326,63
100,00%	-8.217.598,73	Costes Fijos	-754.611,51	-768.798,21	-783.251,61	-797.976,74	-812.978,71	-828.262,71	-843.834,04	-859.698,12	-875.860,45	-892.326,63
1.337.047,99	Resultado operativo	143.982,39	140.578,82	137.037,94	133.356,28	129.530,32	125.556,43	121.430,92	117.150,02	112.709,87	108.269,72	103.829,57
13,99%	Rentabilidad operativa	16,02%	15,46%	14,89%	14,32%	13,74%	13,16%	12,58%	11,99%	11,40%	10,81%	10,23%
-706.476,36	Amortización	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64	-70.647,64
630.571,63	Resultado Operativo Neto	73.334,75	69.931,18	66.390,30	62.708,65	58.882,68	54.908,79	50.783,28	46.502,38	42.062,23	37.512,08	32.961,93
6,60%	Rentabilidad Operativa Neta	8,16%	7,69%	7,21%	6,73%	6,25%	5,76%	5,26%	4,76%	4,25%	3,75%	3,25%
Tasa de Descuento:	5,22%											
1.337.047,99	Flujos de caja Operativos	143.982,39	140.578,82	137.037,94	133.356,28	129.530,32	125.556,43	121.430,92	117.150,02	112.709,87	108.269,72	103.829,57
-774.084,84	Inversiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
562.963,15	Flujos de Caja con inversión	143.982,39	140.578,82	137.037,94	133.356,28	129.530,32	125.556,43	121.430,92	117.150,02	112.709,87	108.269,72	103.829,57
249.079,09	Flujos de Caja Descontados	136.839,37	126.976,48	117.637,54	108.797,84	100.433,81	92.522,88	85.043,51	77.975,11	71.297,99	65.000,87	59.073,75
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-637.245,47	-510.268,98	-392.631,45	-283.833,60	-183.399,79	-90.876,91	-5.833,40	72.141,71	143.439,70	225.371,69	307.301,64

Tabla 38: Escenario Base lote 1

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	14.877.972,03	Ingresos Previstos	1.395.414,74	1.412.159,72	1.429.105,63	1.446.254,90	1.463.609,96	1.481.173,28	1.498.947,36	1.516.934,73	1.535.137,94	1.699.233,76
12,14%	1.806.101,42	Ingresos Variables	171.070,43	173.123,28	175.200,75	177.303,16	179.430,80	181.583,97	183.762,98	185.968,14	188.199,75	190.458,15
87,86%	13.071.870,61	Ingresos Fijos	1.224.344,31	1.239.036,44	1.253.904,88	1.268.951,74	1.284.179,16	1.299.589,31	1.315.184,38	1.330.966,59	1.346.938,19	1.508.775,61
100,00%	-12.404.180,24	Costes Previstos	-1.139.059,90	-1.160.474,23	-1.182.291,14	-1.204.518,22	-1.227.163,16	-1.250.233,82	-1.273.738,22	-1.297.684,50	-1.322.080,97	-1.346.936,09
100,00%	-12.404.180,24	Costes Fijos	-1.139.059,90	-1.160.474,23	-1.182.291,14	-1.204.518,22	-1.227.163,16	-1.250.233,82	-1.273.738,22	-1.297.684,50	-1.322.080,97	-1.346.936,09
2.473.791,78	Resultado operativo	256.354,84	251.685,49	246.814,49	241.736,69	236.446,80	230.939,46	225.209,14	219.250,23	213.056,98	352.297,67	
16,63%	Rentabilidad operativa	18,37%	17,82%	17,27%	16,71%	16,16%	15,59%	15,02%	14,45%	13,88%	20,73%	
-1.451.067,45	Amortización	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	-145.106,74	
1.022.724,33	Resultado Operativo Neto	111.248,10	106.578,75	101.707,75	96.629,94	91.340,06	85.832,71	80.102,39	74.143,48	67.950,23	207.190,93	
6,87%	Rentabilidad Operativa Neta	7,97%	7,55%	7,12%	6,68%	6,24%	5,79%	5,34%	4,89%	4,43%	12,19%	
Tasa de Descuento:	5,22%											
2.473.791,78	Flujos de caja Operativos	256.354,84	251.685,49	246.814,49	241.736,69	236.446,80	230.939,46	225.209,14	219.250,23	213.056,98	352.297,67	
-1.596.741,61	Inversiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
877.050,17	Flujos de Caja con inversión	256.354,84	251.685,49	246.814,49	241.736,69	236.446,80	230.939,46	225.209,14	219.250,23	213.056,98	352.297,67	
287.066,81	Flujos de Caja Descontados	243.636,99	227.332,53	211.873,07	197.219,28	183.333,55	170.179,93	157.724,05	145.933,06	134.775,54	211.800,41	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-1.353.104,62	-1.125.772,09	-913.899,02	-716.679,73	-533.346,18	-363.166,25	-205.442,19	-59.509,14	75.266,40	287.066,81	

Tabla 39: Escenario Base lote 2

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	8.275.641,11	Ingresos Previstos	779.180,77	788.141,35	797.204,97	806.372,83	815.646,12	825.026,05	834.513,85	844.110,76	853.818,03	931.626,38
22,74%	1.882.163,89	Ingresos Variables	178.680,33	180.735,15	182.813,61	184.915,96	187.042,50	189.193,49	191.369,21	193.569,96	195.796,01	198.047,67
77,26%	6.393.477,22	Ingresos Fijos	600.500,44	607.406,20	614.391,37	621.456,87	628.603,62	635.832,56	643.144,64	650.540,80	658.022,02	733.578,72
100,00%	-7.081.188,48	Costes Previstos	-650.256,42	-662.481,24	-674.935,89	-687.624,68	-700.552,03	-713.722,40	-727.140,39	-740.810,63	-754.737,87	-768.926,94
100,00%	-7.081.188,48	Costes Fijos	-650.256,42	-662.481,24	-674.935,89	-687.624,68	-700.552,03	-713.722,40	-727.140,39	-740.810,63	-754.737,87	-768.926,94
1.194.452,64	Resultado operativo	128.924,35	125.660,11	122.269,09	118.748,15	115.094,09	111.303,64	107.373,46	103.300,13	99.080,17	162.699,45	
14,43%	Rentabilidad operativa	16,55%	15,94%	15,34%	14,73%	14,11%	13,49%	12,87%	12,24%	11,60%	17,46%	
-695.904,99	Amortización	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	-69.590,50	
498.547,65	Resultado Operativo Neto	59.333,85	56.069,61	52.678,59	49.157,65	45.503,59	41.713,15	37.782,96	33.709,63	29.489,67	93.108,95	
6,02%	Rentabilidad Operativa Neta	7,61%	7,11%	6,61%	6,10%	5,58%	5,06%	4,53%	3,99%	3,45%	9,99%	
Tasa de Descuento:	5,22%											
1.194.452,64	Flujos de caja Operativos	128.924,35	125.660,11	122.269,09	118.748,15	115.094,09	111.303,64	107.373,46	103.300,13	99.080,17	162.699,45	
-763.894,43	Inversiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
430.558,21	Flujos de Caja con inversión	128.924,35	125.660,11	122.269,09	118.748,15	115.094,09	111.303,64	107.373,46	103.300,13	99.080,17	162.699,45	
149.680,66	Flujos de Caja Descontados	122.528,37	113.501,30	104.959,51	96.879,89	89.240,41	82.019,97	75.198,45	68.756,62	62.676,11	97.814,47	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-641.366,06	-527.864,76	-422.905,25	-326.025,36	-236.784,95	-154.764,98	-79.566,54	-10.809,92	51.866,19	149.680,66	

Tabla 40: Escenario Base lote 3

%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	11.922.167,57	Ingresos Previstos	1.120.577,40	1.133.464,04	1.146.498,88	1.159.683,62	1.173.019,98	1.186.509,71	1.200.154,57	1.213.956,35	1.227.916,85	1.360.386,16
10,14%	1.208.493,77	Ingresos Variables	114.726,49	116.045,85	117.380,38	118.730,25	120.095,65	121.476,75	122.873,73	124.286,78	125.716,08	127.161,81
89,86%	10.713.673,80	Ingresos Fijos	1.005.850,91	1.017.418,20	1.029.118,50	1.040.953,37	1.052.924,33	1.065.032,96	1.077.280,84	1.089.669,57	1.102.200,77	1.233.224,35
100,00%	-9.924.893,71	Costes Previstos	-911.390,21	-928.524,35	-945.980,60	-963.765,04	-981.883,82	-1.000.343,24	-1.019.149,69	-1.038.309,70	-1.057.829,93	-1.077.717,13
100,00%	-9.924.893,71	Costes Fijos	-911.390,21	-928.524,35	-945.980,60	-963.765,04	-981.883,82	-1.000.343,24	-1.019.149,69	-1.038.309,70	-1.057.829,93	-1.077.717,13
1.997.273,86	Resultado operativo	209.187,19	204.939,70	200.518,28	195.918,58	191.136,16	186.166,47	181.004,88	175.646,64	170.086,92	282.669,03	
16,75%	Rentabilidad operativa	18,67%	18,08%	17,49%	16,89%	16,29%	15,69%	15,08%	14,47%	13,85%	20,78%	
-1.191.134,43	Amortización	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	-119.113,44	
806.139,43	Resultado Operativo Neto	90.073,75	85.826,26	81.404,83	76.805,14	72.022,72	67.053,03	61.891,44	56.533,20	50.973,48	163.555,59	
6,76%	Rentabilidad Operativa Neta	8,04%	7,57%	7,10%	6,62%	6,14%	5,65%	5,16%	4,66%	4,15%	12,02%	
Tasa de Descuento :	5,22%											
1.997.273,86	Flujos de caja Operativos	209.187,19	204.939,70	200.518,28	195.918,58	191.136,16	186.166,47	181.004,88	175.646,64	170.086,92	282.669,03	
-1.309.482,70	Inversiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
687.791,16	Flujos de Caja con inversión	209.187,19	204.939,70	200.518,28	195.918,58	191.136,16	186.166,47	181.004,88	175.646,64	170.086,92	282.669,03	
213.003,76	Flujos de Caja Descontados	198.809,35	185.109,84	172.130,99	159.838,88	148.201,08	137.186,60	126.765,83	116.910,49	107.593,55	169.939,86	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-1.110.673,35	-925.563,52	-753.432,52	-593.593,64	-445.392,56	-308.205,97	-181.440,14	-64.529,65	43.063,90	213.003,76	

Tabla 41: Escenario Base lote 4