

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

24023

Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros en autobús en la ciudad de Roquetas de Mar

Ayuntamiento de Roquetas de Mar

Diciembre 2024

DATOS DEL EXPEDIENTE

N.º Expediente ONE: 37/2024

N.º Expediente órgano solicitante: 1/24

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Objeto: Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros en autobús en la ciudad de Roquetas de Mar

Entidad solicitante: Ayuntamiento de Roquetas de Mar

Órgano contratación: Junta de Gobierno Local

Fecha solicitud inicial: 23/09/2024

Fecha recepción información complementaria: 05/11/2024



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

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 11 de diciembre 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.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	5
1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.....	5
2. Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.....	6
II. EXPEDIENTE	7
1. Antecedentes: solicitud y documentación.	7
2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.....	7
3. Objeto del “contrato de concesión de servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros en autobús en la ciudad de Roquetas de Mar”.	8
4. Elementos económicos generales del contrato.	9
III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN	11
IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS	12
1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.....	12
2. Ingresos y sistema de retribución al contratista	15
2.1. Calidad de la previsión de demanda	15
2.2. Análisis de la estimación de ingresos	16
3. Estimación de inversiones.....	20
4. Estimación de costes	21
5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.....	26
5.1. Escenario Base	26
5.2. Análisis crítico del Escenario Base	27
5.3. Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio.....	29
5.4. Escenarios optimista y pesimista, planteados por la Administración	29
5.5 Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	30
6. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.....	31
7. Análisis de transferencia de riesgo operacional	34
8. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas....	36
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	39
ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	41
ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES.....	42
ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS.....	43
ANEXO IV. ESCENARIO BASE AJUSTADO.....	44

INDICE TABLAS

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato.....	10
Tabla 2. Distribución de los ingresos.....	14
Tabla 3. Previsión de crecimiento de la población (datos INE)	16
Tabla 4. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional....	16
Tabla 5: Descuentos, penetración y tarifas	17
Tabla 6: Tarifas a aplicar por año (en €)	18
Tabla 7: Ingresos tarifarios en el periodo concesional (en €)	18
Tabla 8. Ingresos totales del concesionario (en €).....	19
Tabla 9: Inversiones previstas (en €)	21
Tabla 10. Evolución salario base conductor-perceptor.....	22
Tabla 11. Coste del personal de conducción para el primer año de operación	23
Tabla 12. Coste del personal indirecto el primer año de operación.....	23
Tabla 13: Coste anual seguros por tipología de vehículo (Año 1).....	23
Tabla 14: Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)	24
Tabla 15. Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1).....	25
Tabla 16: Porcentaje de incremento de los costes.....	25
Tabla 17. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	28
Tabla 18. Resultados del Escenario Base Ajustado.....	28
Tabla 19. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad en los distintos escenarios planteados.....	29
Tabla 20. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad escenarios alternativos...	30
Tabla 21. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	30
Tabla 22. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional.....	37

INDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sensibilidad del VAN	31
Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR	31
Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera (TIR)	37
Gráfico 4. Análisis de la sostenibilidad financiera (VAN).....	37

INDICE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Esquema temporal del proyecto concesional.....	34
---	----

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.

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 aclaraciones¹.

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.

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

II. EXPEDIENTE

1. Antecedentes: solicitud y documentación.

Con fecha de 23 de septiembre de 2024, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Ayuntamiento de Roquetas de Mar para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del *“Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros en autobús en la ciudad de Roquetas de Mar”*, siendo la Junta de Gobierno Local el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones el día 5 de noviembre de 2024. 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 LCSP².

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

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

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

Adicionalmente, considerándolo formalmente a priori como un contrato de concesión de servicios, se comprueba que existe aportación pública a la explotación de la concesión y se verifica que el valor estimado del contrato es superior a un millón de euros.

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente el día 5 de noviembre de 2024, a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

- **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 el Ayuntamiento de Roquetas de Mar resulta formalmente admisible.

3. Objeto del “contrato de concesión de servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros en autobús en la ciudad de Roquetas de Mar”.

El **objeto** de este contrato es la prestación del servicio de transporte público regular urbano colectivo de viajeros en autobús en el municipio de Roquetas de Mar.

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 de Servicio Público (PSP)³.

Según el PCAP remitido por la Administración, la **duración** del contrato de concesión será de **12 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](#)

Ya se anticipa que, a juicio de esta Oficina, no se cumplen los requisitos necesarios que exige dicha norma para que en este contrato se establezca un plazo que supere los 10 años de duración, tal como se analizará a lo largo de este informe⁴.

³ Según la Cláusula 0 del PCAP, lo prescrito en el PSP, junto con el PCAP y el PPT, conforman y rigen el contenido de las prestaciones a cumplir por el adjudicatario durante la vigencia del contrato, siendo todos los documentos de obligado cumplimiento.

⁴ El artículo 4, apartado 3 y 4, del referido Reglamento 1370/2007 indica que:

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

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

Por otra parte, a dicho contrato le corresponde la siguiente codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV⁵:

60112000-6 – Servicios de transporte por la vía pública

4. Elementos económicos generales 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 concesional⁶.
2. **Aportación por déficit de explotación o compensación por obligación de servicio público**. Se trata de una aportación pública máxima calculada como un porcentaje de los costes totales del servicio, que está compuesta por un componente fijo (95%) y un componente variable (5%) que se percibirá en función del cumplimiento de los índices de calidad del servicio establecidos en el apartado 21 del PPT.
3. **Ingresos por publicidad**. La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos.
4. **Ingresos por valor residual de activos**. Se corresponden con el capital pendiente de amortizar de la construcción de una nave para la guarda y custodia de los autobuses, repostaje, limpieza y mantenimiento preventivo de los vehículos, que revertirán a la Administración al final de la duración de la concesión.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 21.332.218,36 euros, correspondiente con la aportación máxima que el Ayuntamiento realizará como compensación al déficit de explotación que pudiera producirse, para la duración prevista de 12 años⁷.

activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos”.

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

⁶ Las tarifas vigentes, que regirán durante toda la concesión, están descritas en el PSP.

⁷ Esta Oficina recomienda revisar el cálculo del PBL conforme a los establecido en el artículo 100 de la LCSP.

Por otro lado, el **valor estimado del contrato (VEC)** es de 36.342.829,12 euros (IVA no incluido), dicha cuantía y su desglose se refleja por la Administración en el PCAP del siguiente modo:

Importe de licitación	Ingresos por Tarifas y Publicidad	Ingresos por subvenciones y valor residual	Modificaciones previstas	TOTAL VALOR ESTIMADO
21.332.218,36 €	7.256.546,17 €	1.696.926,40	6.057.138,19 €	36.342.829,12 €

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y sin división en lotes. No se encuentra sujeto 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 en la cláusula 22 y el apartado E) del cuadro de características del PCAP.

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 el Ayuntamiento de Roquetas de Mar.

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 oportunas⁸.

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.

⁸ Los datos que figuran en las tablas que recogen los análisis realizados por esta Oficina contienen únicamente dos decimales, por lo que en algunos resultados pueden encontrarse pequeñas desviaciones provocadas por el efecto de dicho redondeo.

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto

A partir de la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, se pueden destacar los aspectos económico-financieros que se irán desarrollando en los sucesivos apartados⁹:

- El estudio de viabilidad económica aportado por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar recoge que la concesión está planteada con **inversión total asociada de 4.090.989,68€**, que se desglosa en:

- **Vehículos GNC.** Serán 7 autobuses de 12 metros GNC que deberán prestar el servicio a lo largo de todo el periodo concesional.

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 nulo.
- La amortización de los vehículos se realizará de forma lineal durante la duración de la concesión. A pesar de que el Ayuntamiento ha previsto que dicha duración fuera de 12 años, como después se analiza en el presente informe, el plazo máximo del contrato debe ser ajustado a un total de 10 años¹⁰.
- **Vehículos de propulsión eléctrica.** Según la documentación aportada, estos vehículos serán proporcionados por el Ayuntamiento de manera totalmente gratuita. Se contempla un total de 4 autobuses de 8 metros. A efectos del presente análisis, la valoración de estos activos se ha introducido en el modelo como una aportación pública no monetaria para el concesionario, incorporada tanto en la estructura de ingresos como en la de costes concesionales, dado que no procede su cómputo como inversión del concesionario y ni tampoco imputar en el modelo económico amortización alguna.
- **Baterías eléctricas.** El sexto año del contrato deberán cambiarse las baterías de los 4 autobuses eléctricos cedidos por el Ayuntamiento. El valor residual de estos activos es nulo, amortizándose en los cuatro años restantes de la concesión.

⁹ 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.

¹⁰ Todos los cálculos expresados en los parámetros económico-financieros se han tenido que ver ajustados a ese plazo máximo de 10 años, que luego se justificará en el apartado IV.6 este informe.

- **Instalaciones fijas.** En la actualidad, la concesión urbana de transporte público de la ciudad de Roquetas de Mar no cuenta con unas instalaciones para la guarda y custodia de los autobuses, repostaje, limpieza y mantenimiento preventivo, por lo que el futuro adjudicatario deberá llevar a cabo la construcción de una nave en el terreno que pondrá a su disposición la Administración contratante. La vida útil de este activo es de 36 años y al final de la duración de la concesión revertirá al Ayuntamiento, por lo que se ha considerado un ingreso a favor del concesionario por el valor pendiente de amortizar.
- **Estaciones de carga.** El concesionario deberá dotar las instalaciones con un punto de carga de gas natural comprimido (GNC) para los vehículos de 12 metros y de 2 puntos de carga para los vehículos eléctricos. El valor residual de estos activos es nulo al final del período concesional.
- **Sistemas de transporte inteligente.** Se ha estimado un coste total de 194.800 euros por adquisición de estos sistemas y su valor residual es nulo a la finalización del contrato.
- **Instalaciones y maquinaria.** Se ha estimado un importe de 30.000€ para dotar a las instalaciones del mobiliario y de la maquinaria necesaria para llevar a cabo la prestación del servicio y su valor residual es nulo al término de la concesión.
- **Campaña de promoción y auditoría.** Se ha estimado una inversión inicial de 26.500€ para dar a conocer la puesta en marcha del servicio de transporte de Roquetas de Mar.

El detalle de las inversiones se analizará en el punto IV.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 siguiente modo:
 - **Desde la parte de los ingresos,** constituyen ingresos variables los ingresos tarifarios provenientes de los usuarios que dependen directamente de la demanda. Los ingresos de naturaleza fija son los que provienen de la compensación por obligación de servicio público (aportación pública), así como los ingresos por publicidad en los vehículos y los que provienen del valor residual de la nave al final del periodo de duración de la concesión, tal y como se recoge en la siguiente tabla:

Ingresos	Peso
Variables en función de la demanda	21,32%
Aportación pública (fija)	67,97%
Ingresos por publicidad	4,01%
Ingresos por valor residual	1,77%
Aportación no monetaria (vehículos eléctricos)	4,93%
Total	100,00%

Tabla 2. Distribución de los ingresos

- **Por el lado de los costes**, estos se han considerado en su totalidad de naturaleza fija¹¹. El componente económico fundamental de la estructura de costes lo constituyen los gastos de personal que representa el 68,37% del total de costes concesionales, seguido por la partida de consumo combustible de los vehículos GNC (11,09%).

En definitiva, según la documentación aportada por la Administración contratante, **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 de los 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 atendiendo a la siguiente fórmula¹²:

$$K_t = 62,24 \frac{PR_t}{PR_0} + 3,66 \frac{MR_t}{MR_0} + 1,49 \frac{N_t}{N_0} + 13,42 \left(k \frac{G_t}{G_0} + (1 - k) \frac{GNC_t}{GNC_0} \right) + 19,19$$

- Siendo:
 - **K_t**: Coeficiente de actualización
 - **PR**: Costes de Personal de Conducción
 - **MR**: Costes de Mantenimiento de vehículos

¹¹ Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio y de las prestaciones objeto de contrato (vehículos, líneas, horarios y kilómetros comprometidos), esta Oficina ha considerado como fijas todas las partidas de costes, ya que aquellos que puedan tener naturaleza variable en función de la demanda tienen un carácter marginal. Esto sucede porque, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, neumáticos, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe prestarse del mismo modo con independencia del nivel que alcance dicho número de viajeros.

¹² La estructura de costes fue aprobada por acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Roquetas de Mar con fecha 9 de septiembre de 2024.

- **N:** Costes de Neumáticos
- **G:** Costes de Gasóleo de Automoción
- **GNC:** Costes de GNC de Automoción
- **k:** Componente que tendrá valor entre 1 o 0 en función de la proporción que guarde la tipología de combustible utilizada en los vehículos propuestos por el licitador (gasóleo o GNC)¹³.

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, el Ayuntamiento de Roquetas de Mar ha utilizado la información facilitada por el Consorcio Metropolitano de Transporte-Área de Almería referida a 2019, considerando que la demanda en años posteriores se ha visto afectada por los condicionantes del Covid-19 y, por tanto, los datos no reflejan una normalidad en el uso de este tipo de transporte.

De esta forma, para estimar la demanda del primer año de contrato (2025), el Ayuntamiento de Roquetas de Mar parte de la cifra de los viajeros reales registrados en el año 2019 (695.497 viajeros) y aplica en primer lugar el porcentaje de crecimiento poblacional estimado hasta 2024 (6,46%) y posteriormente el estimado para 2025 (2,31%). De este modo, los viajeros previstos para el primer año concesional ascenderían a 757.530.

Para los 10 años de duración máxima de la concesión, la Administración ha proyectado la previsión de demanda considerando la variación poblacional anual estimada por el Instituto Nacional de Estadística (INE). De este modo, se considera una evolución positiva de la demanda, cuyos incrementos interanuales oscilan entre un 1,92% y un 2,31%. En la tabla siguiente se recoge la previsión de evolución de la población:

¹³ A pesar de que esta fórmula de revisión de precios responde a lo establecido en el *Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera*, incluye los costes del gasóleo (que no afectan al contrato) y, sin embargo, no prevé el coste de la energía eléctrica (que sí que impactarán en el proyecto).

Coincidiendo con la recomendación que realizó al Ayuntamiento, la Comisión Consultiva de Contratación de la Junta de Andalucía en su informe de fecha 24/07/2024, sobre la estructura de costes, esta Oficina considera necesario que se lleve a cabo una adecuación de la fórmula de revisión de precios introducida en los pliegos de esta contratación, sustituyendo los costes de gasóleo por los de la energía eléctrica.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Población	116.013,93	118.638,42	121.262,91	123.887,41	126.511,90
Variación interanual	2,31%	2,26%	2,21%	2,16%	2,12%
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Población	129.136,40	131.760,89	134.385,38	137.009,88	139.634,37
Variación interanual	2,07%	2,03%	1,99 %	1,95%	1,92%

Tabla 3. Previsión de crecimiento de la población (datos INE)

Como resultado, la previsión corregida de usuarios¹⁴ de transporte colectivo de viajeros en autobús de la concesión es la siguiente:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Viajeros	757.530	774.650	791.770	808.872	826.020
Variación interanual	2,31%	2,26%	2,21%	2,16%	2,12%
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Viajeros	843.119	860.234	877.353	894.461	911.635
Variación interanual	2,07%	2,03%	1,99 %	1,95%	1,92%

Tabla 4. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación de la demanda realizada por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar, que en general, se considera que ha sido cuantificada con razonabilidad suficiente y ha permitido llevar a cabo el análisis objeto de este informe.

2.2. Análisis de la estimación de ingresos

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

¹⁴ Como se señala posteriormente en la descripción de las hipótesis del análisis crítico del escenario base, esta Oficina ha corregido la previsión de usuarios de la Administración, ya que se ha detectado un error en el cálculo de los usuarios del primer año de concesión (2025) donde el Ayuntamiento aplica el porcentaje de incremento poblacional del año 2025 al número de viajeros del año 2019 (695.497), sin aplicar previamente el incremento poblacional ya señalado de 2024 (6,46%).

- **Ingresos variables en función de la demanda o ingresos por prestación del servicio.**

Son los ingresos previstos por la aplicación de las diversas tarifas abonadas por los usuarios estimados de las distintas líneas de autobús, que no podrán superar la cuantía máxima establecida por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar para el billete sencillo (1,05€ IVA incluido) y el bonobús de 10 viajes (7,50€ IVA incluido). Además, el Ayuntamiento contempla bonificar parcialmente el precio del billete a determinados colectivos.

La “Prestación Patrimonial No Tributaria”, aprobada por parte de la Junta de Gobierno Local, es el sistema tarifario que se aplica a todo el periodo concesional.

Los títulos y las tarifas a aplicar en cada momento serán los que determine la Administración titular del contrato, que para este contrato se encuentran reflejadas en el apartado 12.1 del estudio de viabilidad que acompaña al expediente, existiendo la obligatoriedad por parte de la empresa concesionaria de integrarse en el sistema tarifario aprobado por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar.

Con el objetivo de efectuar la estimación de estos ingresos tarifarios que percibirá el contratista a lo largo del periodo concesional, la Administración ha calculado una **tarifa promedio** para cada tipología de servicio en función de los títulos y tarifas, así como de su penetración, cuya metodología se detalla a continuación:

Metodología del cálculo de la tarifa media

Para el cálculo de la tarifa media se parte del precio unitario para un billete sencillo. Como se ha señalado, adicionalmente, la Administración contratante ha previsto bonificaciones en los precios para ciertos colectivos y descuentos para los casos en que se adquieran bonos de 10 billetes, así como de los porcentajes de penetración de cada una de las tipologías de título, resultando los precios a abonar por los usuarios que se muestran en la siguiente tabla:

Ingresos por tipo de título	Descuento aplicado	% Penetración	Precio a pagar (sin IVA)
Billete sencillo	0%	15,20%	0,95
Bono 10	- 28,57%	15,20%	0,68
Bono > 65 años	- 76,19%	10,00%	0,23
Bono estudiantes	- 76,19%	20,44%	0,23
Bono discapacitados	- 76,19%	9,20%	0,23
Familia numerosa	0%	13,90%	0,95
Desempleados	0%	16,06%	0,95

Tabla 5: Descuentos, penetración y tarifas

Con esta información se ha procedido a calcular una media de las tarifas, ponderadas con el peso de cada colectivo, resultando una tarifa media de 0,62€ (IVA no incluido).

Las tarifas unitarias serán objeto de actualización aplicando la fórmula de revisión de precios establecida en la cláusula 22 y el apartado E del cuadro de características del PCAP y a la que ya se ha hecho referencia en el primer punto del apartado IV del presente informe.

De modo que las tarifas medias resultantes, una vez aplicado Kt a los precios unitarios para cada año de contrato, se muestran en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
0,62	0,63	0,64	0,64	0,65	0,66	0,67	0,68	0,68	0,69

Tabla 6: Tarifas a aplicar por año (en €)

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda del servicio corregida por esta Oficina, y aplicando la tarifa media correspondiente a cada anualidad, los ingresos tarifarios que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional se detallan en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
469.668,57	486.574,79	503.743,62	521.160,21	538.861,42
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
556.781,05	575.014,32	593.494,59	612.207,54	631.199,88

Tabla 7: Ingresos tarifarios en el periodo concesional (en €)

En consecuencia con todo lo anterior, los ingresos por demanda del servicio a lo largo de la vigencia de la concesión se estiman en **5.488.706,00 euros**, que representa el **21,32%** de los ingresos totales.

- **Aportación pública monetaria**

La aportación del Ayuntamiento de Roquetas de Mar se ha estimado en una cuantía fija y máxima de un 79%¹⁵ del total de costes concesionales. Dicho porcentaje de compensación podrá ser objeto de valoración a la baja por los licitadores.

La variación anual de la aportación responde a la evolución de los costes del servicio durante el periodo concesional. En cuanto a la forma de abono de dicha aportación, se establece una cantidad fija del 95% y una cantidad variable del 5% dependiente de la consecución de los índices de calidad del servicio reflejados en la cláusula 21 del PPT. Es decir, la aportación

¹⁵ Téngase en cuenta que este porcentaje está referido a los costes reflejados en el PCAP, donde se incluye el beneficio industrial y otras partidas que, como consecuencia de los análisis realizados en este informe, son corregidas en el escenario base ajustado por esta Oficina.

municipal es fija y únicamente es objeto de liquidación el 5% que podrá verse minorado por las penalizaciones por la gestión (PG).

Esta compensación tiene carácter de **máxima** según las previsiones presupuestarias contenidas en el apartado B del cuadro de características del PCAP, y asciende para los 10 años de duración de la concesión a **17.502.501,59 euros**¹⁶ representando en el escenario base corregido por esta Oficina el **67,97%** de los ingresos del contrato.

- **Ingresos por publicidad**

Según el estudio de viabilidad, el Ayuntamiento ha estimado un ingreso por publicidad basándose en los ingresos mensuales por autobús que se obtienen en la ciudad de Almería (1.650 euros/mes). A partir de esta información la Administración calcula los ingresos por publicidad en Roquetas de Mar aplicando una relación proporcional de acuerdo con la población de este municipio, resultando un importe de 876,18 euros/mes por autobús.

Los ingresos por publicidad corresponden únicamente a los 9 autobuses que se encuentren en activo, no a los 2 de reserva.

- **Ingresos por bienes pendientes de amortizar al final del plazo concesional**

El concesionario obtendrá un ingreso fijo al final del plazo concesional correspondiente al capital pendiente de amortizar de la construcción de la nave, cuya vida útil es de 36 años, conforme a lo establecido en el apartado 11.1 del estudio de viabilidad.

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario en los 10 años de duración de la concesión se estiman en **25.750.387,81 euros** (incluyendo la aportación no monetaria) y su distribución por anualidades se recoge en la tabla siguiente¹⁷:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
2.195.204,93	2.236.006,57	2.277.067,06	2.318.380,46	2.359.973,01
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
2.401.787,73	2.494.980,46	2.537.350,89	2.579.955,68	3.077.840,98

Tabla 8. Ingresos totales del concesionario (en €)

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, y sin perjuicio de las correcciones y ajustes realizados en las hipótesis de demanda del servicio, esta Oficina

¹⁶ Con este importe, se recomienda al Ayuntamiento ajustar el PBL reflejado en el PCAP, que asciende a 21.332.218,36 euros para los 12 años de duración de la concesión estimados por el Ayuntamiento, siguiendo lo establecido en el artículo 100 de la LCSP.

¹⁷ La tabla no incluye la aportación no monetaria por importe de 1.271,840,04 euros.

considera suficiente la información de partida proporcionada por la Administración para elaborar el estudio económico.

3. Estimación de inversiones

La concesión analizada está planteada con inversión asociada, que se desglosa en:

- **Vehículos GNC**, 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 nulo.

En el periodo concesional se deben adscribir al contrato siete vehículos GNC Clase I de 12 metros con capacidad para 90 plazas sentadas, uno de los cuales será de reserva. El precio unitario de estos vehículos es de 350.000€ (neumáticos no incluidos).

- **Vehículos de propulsión eléctrica**, que serán aportados por el Ayuntamiento sin contraprestación, por lo que no se computarán como inversión a cargo del concesionario. Como ya se había anticipado, esta Oficina ha incluido su valoración como una aportación pública no monetaria para el concesionario, incluyéndolos tanto en la estructura de ingresos como, correlativamente, en la de costes concesionales del modelo. Se trata de cuatro vehículos eléctricos de 8 metros con capacidad para 30 plazas sentadas, uno de los cuales será de reserva. El precio unitario de estos vehículos es 246.787,59€ (neumáticos y baterías no incluidas).
- **Inversión en baterías eléctricas**, el sexto año del contrato deberán cambiarse las baterías de los cuatro vehículos eléctricos cedidos por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar. Cada vehículo necesita 3 packs de baterías, siendo el precio unitario de cada pack 23.724,14€.
- **Instalaciones fijas**. En la actualidad la concesión urbana de transporte público de la ciudad de Roquetas de Mar no dispone de unas instalaciones para la guarda y custodia de los autobuses, repostaje, limpieza y mantenimiento preventivo, por lo que el Ayuntamiento pondrá a disposición del adjudicatario una parcela para construir una nave de 2.250 m² con un coste total estimado de 630.000€.
- **Estaciones de carga**. El concesionario deberá dotar las instalaciones con un punto de carga GNC para los vehículos de 12 metros y de dos puntos de carga para los vehículos eléctricos de 8 metros, por un importe total de 475.000€.
- **Sistemas de transporte inteligente (ITS)**. Estos sistemas permiten la incorporación de tecnologías destinadas a mejorar la eficiencia, seguridad y sostenibilidad de los transportes terrestres, preminentemente en carreteras o autovías, a través del intercambio y tratamiento fluido y en tiempo real de información. El Ayuntamiento ha estimado una inversión total en sistemas ITS de 194.800€

- **Instalaciones y maquinaria.** La Administración ha estimado un importe de 30.000€ para dotar a las instalaciones del mobiliario y de la maquinaria necesaria para llevar a cabo la prestación del servicio.
- **Campaña de promoción y auditoría.** Se ha estimado una inversión inicial de 26.500€ para dar a conocer la puesta en marcha del servicio de transporte de Roquetas de Mar.

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 en la tabla siguiente:

Inversión a cargo del concesionario	Importe total
Autobuses GNC (neumáticos no incluidos)	2.450.000,00
Baterías eléctricas	284.689,68
Instalaciones fijas	630.000,00
Estaciones de carga	475.000,00
Sistemas de transporte inteligente	194.800,00
Instalaciones y maquinaria	30.000,00
Campaña de promoción y auditoría	26.500,00
Totales	4.090.989,68

Tabla 9: Inversiones previstas (en €)

4. Estimación de costes

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

- **Gastos de personal.** De acuerdo con la cláusula 23 y el apartado S) del cuadro de características del PCAP, en relación con el artículo 130 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público el concesionario deberá subrogarse como empleador de los trabajadores, que tengan la condición de subrogables, en las relaciones laborales de los antiguos contratistas.

El concesionario se compromete a adscribir personal mínimo para la correcta prestación del servicio, que según las previsiones del estudio de viabilidad serán las siguientes:

- **Costes directos de personal.** El número mínimo de conductores necesarios para la correcta prestación de las obligaciones de servicio es de 26, obtenido de la relación entre el total de vehículos hora necesarios (tanto en servicio como en vacío) y las 1.826 horas de conducción al año

por conductor que establece el vigente convenio colectivo provincial de transporte de viajeros por carretera para Almería y su provincia¹⁸.

La antigüedad media del personal de conducción (19 años) se ha obtenido teniendo en cuenta la información sobre el personal con derecho a subrogación.

También se han incluido los gastos de uniforme que correrán a cargo de la empresa operadora (100€).

En el cálculo de los tiempos de servicio se ha estimado un refuerzo del 5% y se han incluido las horas no comerciales de comienzo y finalización de trayectos.

Además, se considera un absentismo laboral de 7% y se computa un coste de Seguridad Social del 32% sobre el salario total.

La nocturnidad se incluye en el coste previsto mediante el plus de nocturnidad, expresado a razón del número de horas nocturnas semanales por el número de conductores necesarios.

Los importes de cada uno de los conceptos considerados en el convenio colectivo de aplicación, cuantías de 2023, se han actualizado a 2025, en base al incremento acontecido en las últimas anualidades tal como se muestra en la siguiente tabla:

Año	Salario base mes	Incremento
2020	1.074,69 €	-
2021	1.119,69 €	45,00 €
2022	1.179,69 €	60,00 €
2023	1.254,69 €	75,00 €
2024	1.344,69 €	90,00 €
2025	1.449,69 €	105,00 €

Tabla 10. Evolución salario base conductor-perceptor

La aplicación de las actualizaciones de cada uno de los conceptos retributivos, traen como consecuencia la cuantificación del coste de personal de conducción para el primer año, que se refleja en la siguiente tabla:

¹⁸ Código Convenio 04001485012001, suscrito con fecha 6 de junio de 2022.

Conductor-Perceptor	Vehículos eléctricos	Vehículos GNC
Salario base mes (15 pagas año)	1.449,69 €	1.449,69 €
Plus antigüedad mes	351,80 €	351,80 €
Plus convenio	134,92 €	134,92 €
Plus nocturnidad mes	-	14,80 €
Número de pagas	15	15
Indumentaria	100,00 €	100,00 €
Coste año por conductor (incluido 32%SS)	38.440,92 €	38.733,97 €
Número de conductores	8	18
Coste total año 1 (con %SS)	307.527,34 €	697.211,24 €

Tabla 11. Coste del personal de conducción para el primer año de operación

- **Costes indirectos de personal¹⁹.** Compuestos por el personal de estructura (jefe de tráfico, responsable de servicio, administración, taller, personal de limpieza), en total **5 personas**.

Categoría	Coste año 1 con SS
Jefe/a de Servicios	42.290,04 €
Jefe/a de estación/administración	39.474,87 €
Jefe/a de taller	39.106,79 €
Jefe/a de tráfico	37.956,21 €
Personal de limpieza	36.207,87 €
Total	195.035,79 €

Tabla 12. Coste del personal indirecto el primer año de operación

- **Seguros.** Se trata de los costes por seguro vinculados a la flota según la tipología de vehículo que, para el primer año, se muestran en la siguiente tabla.

Tipología	Vehículo eléctrico	Vehículo GNC
Coste unitario seguros	2.600,00 €	4.000,00 €
Incremento IPC	1,65%	1,65%
Número de vehículos	4	7
Coste total seguros actualizado 2025	10.571,60 €	28.462,00 €

Tabla 13: Coste anual seguros por tipología de vehículo (Año 1)

¹⁹ Esta Oficina ha actualizado el salario del personal indirecto del servicio a 2025 con los mismos incrementos aplicados a la figura del conductor-preceptor.

- **Consumo de combustible y energía eléctrica.** Las hipótesis de cálculo del coste de consumo son las siguientes:
 - Para el cálculo del coste del combustible GNC, en el primer año de puesta en marcha del servicio, se ha considerado un precio por litro de 1,076€ (IVA excluido) con base en las publicaciones mensuales del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y se ha aplicado un descuento del 3%. Se ha considerado un consumo de 45 litros para 100 kilómetros recorridos.
 - Para el cálculo del coste de energía eléctrica en el primer año de concesión se ha establecido un precio medio del KWh de 0,1349€ (IVA excluido) con base en la información proporcionada por Eurostat para el año 2023. No se han tenido en cuenta posibles descuentos a los que pudiera acceder el contratista. Se ha establecido un consumo de 80 KWh para 100 kilómetros de recorrido.
 - Para el primer año de concesión se incrementan los costes en un 1,65%, resultando un coste total en combustible y energía eléctrica para ese año inicial de concesión de 213.794,31€.
- **Consumibles de flota.** La Administración ha estimado un coste por km de aceite de 0,006€ y de anticongelante 0,002€, resultando un coste total de consumibles de flota para el primer año de concesión de 4.656,72€.
- **Neumáticos.** Esta partida se corresponde con el gasto necesario para el cambio de neumáticos de los vehículos. Depende del número de ruedas que utiliza cada vehículo, de la vida útil asociada a los mismos y de los kilómetros recorridos. La Administración ha estimado, para el primer año, un coste unitario por neumático según la tipología de vehículo tal y como muestra la siguiente tabla:

Concepto	Vehículo eléctrico	Vehículo GNC
Coste por neumático	340,00€	420,00€
N.º de neumáticos por vehículo	6	6
Vida útil	70.000 kms	70.000 kms
Coste reposición flota	5.086,36€	14.672,07€
Incremento IPC	1,65%	1,65%
Coste total neumáticos actualizado 2025	5.170,28 €	14.914,16 €

Tabla 14: Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)

- **Mantenimiento de los vehículos.** Se consideran para su cálculo los conceptos correspondientes a horas de labor, incidencia del servicio, personal necesario, piezas de sustitución y utillaje, incluyendo también las tareas de limpieza. El mantenimiento se estima en función del número de

kilómetros realizados y de un coste kilométrico previamente establecido según la tipología del vehículo tal y como se muestra en la siguiente tabla para el primer año:

Concepto	Vehículo eléctrico	Vehículo GNC
Coste mantenimiento/km	0,06 €/km	0,13 €/km
Kilómetros totales	174.532,05	407.557,42
Incremento IPC	1,65%	1,65%
Coste total actualizado 2025	10.644,71	53.856,68

Tabla 15. Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1)

- **Costes indirectos y Gastos generales.** La Administración ha estimado que los costes indirectos suponen un 4% del total de costes directos y los gastos generales un 2% sobre la suma total de los costes directos e indirectos.
- **Otros costes.** La Administración ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial²⁰.
- En cuanto a la **evolución esperada de los costes** a lo largo de la duración de la concesión, la Administración establece una tendencia en base al incremento del IPC publicado por el INE desde el año 2002 hasta la actualidad, siendo los índices de variación de los costes para cada año de concesión los que se muestran en la siguiente tabla:

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
% incremento	1,65%	1,63%	1,60%	1,58%	1,55%	1,53%	1,50%	1,48%	1,46%	1,44%

Tabla 16: Porcentaje de incremento de los costes

En base a todo lo anterior, la distribución de **costes totales** a lo largo de la concesión, según la información aportada por la Administración contratante asciende a **18.826.570,98€**, en el Anexo II se muestra el detalle de los costes.

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

²⁰ 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.

5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto

En este apartado se va a estudiar el escenario base que la Administración contratante ha considerado como más probable bajo las hipótesis que se detallan. Después se realizará un análisis crítico del citado escenario base, el estudio del punto muerto y de los escenarios alternativos planteados por la Administración para, finalmente, llevar a cabo un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del proyecto.

5.1. Escenario Base

Este escenario base contempla la previsión de ingresos y costes elaborada por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar, cuyas características e hipótesis, que ya han sido mencionadas en su mayor parte, son las siguientes:

- La concesión se plantea con una vigencia total de 12 años, que, a juicio del Ayuntamiento resulta de conformidad con los artículos 4.3 y 4.4 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 no se divide en lotes.
- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario, en concreto, la construcción de una nave que albergará las cocheras del servicio, vehículos GNC, baterías para vehículos eléctricos puestos a disposición por parte del Ayuntamiento, instalaciones eléctricas y telecontrol, puntos de recarga eléctricos y GNC, sistema ITS, maquinaria y utillaje de taller, mobiliario y ofimática.
- Los vehículos eléctricos son aportados por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar.
- Las previsiones de demanda se han efectuado considerando el número de usuarios del año 2019 y aplicando incrementos anuales en función de la evolución esperada de la población del área de influencia, estimados por el Instituto Nacional de Estadística (INE).
- La tarifa media para el primer año de contrato es de 0,62€/viaje, de acuerdo con la metodología de cálculo explicada en el apartado IV.2.2.
- Los ingresos variables en función de la demanda que percibe el concesionario provienen de la aplicación del sistema tarifario vigente a los usuarios estimados del servicio de transporte.
- La aportación pública monetaria es una compensación calculada como un porcentaje del total de costes concesionales, compuesta por una parte fija (95%) y una parte variable (5%) que estará en función de la consecución de unos indicadores de calidad recogidos en el apartado 21 del Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT).

- Otros ingresos previstos que obtendrá el concesionario provienen de la publicidad en los vehículos y el valor pendiente de amortizar al final de la concesión de la construcción de la nave que albergará las cocheras del servicio.
- El Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) prevé la revisión de precios, aplicada en el modelo a la tarifa media a partir del segundo año del contrato.
- El componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales son los costes de personal, que representan más de la mitad del total de costes concesionales.
- La previsión de incremento de costes se realiza con el IPC estimado por la Administración para cada año de concesión.

5.2. Análisis crítico del Escenario Base

En este apartado, bajo las hipótesis que se detallan a continuación, se realizará un análisis crítico del escenario base planteado por la Administración, tomando en consideración las premisas previamente expuestas.

En este sentido, esta Oficina ha considerado oportuno **ajustar** el escenario base planteado por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar conforme a las siguientes hipótesis:

- Se ha corregido el periodo de duración de la concesión a 10 años de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) 1370/2007, ya que en el modelo ajustado por esta Oficina el concesionario recuperaría la inversión antes de 10 años, que se establece en dicho precepto.
- Como consecuencia de lo anterior, se ha corregido el ingreso en el último año de concesión por el valor pendiente de amortizar de la nave que albergará las cocheras del servicio.
- Se han ajustado igualmente los datos de demanda de todo el periodo concesional, debido a que se ha detectado un error en el cálculo de los usuarios del primer año de concesión (2025), en el que el Ayuntamiento aplica el porcentaje de incremento poblacional del año 2025 al número de viajeros del año 2019 (695.497), sin imputar previamente el incremento poblacional de 2024 (6,46%).
- Los vehículos eléctricos aportados por el Ayuntamiento se han incluido por su valor total (incluyendo las baterías) tanto en la estructura de ingresos (aportación pública no monetaria) como en la estructura de costes concesionales.
- A partir del segundo año de contrato se ha aplicado la revisión de precios (Kt) a las tarifas, tal como establecen los pliegos que rigen la licitación.
- Se ha actualizado el salario del personal indirecto del servicio a 2025 con los mismos incrementos aplicados en la figura del conductor-preceptor.

- Se han excluido los costes de financiación y amortización de la estructura de costes concesionales a efectos de calcular la rentabilidad y el período de recuperación de la inversión (o pay-back de la inversión).
- También se ha excluido el beneficio industrial de la estructura de costes del contrato.
- Se ha efectuado el cálculo de la tasa de descuento según lo establecido en el artículo 10.2.b 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. De acuerdo con dicho precepto, la tasa de descuento aplicable será del 5,12%.

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>jun-24</i>	<i>jul-24</i>	<i>ago-24</i>	<i>sep-24</i>	<i>oct-24</i>	<i>nov-24</i>
3,36	3,28	3,07	3,00	2,97	3,06
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,12%

Tabla 17. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

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

6.923.816,82	RESULTADO OPERATIVO
26,89%	RENTABILIDAD OPERATIVA
1.154.048,88	VAN
9 años	PAY-BACK DESCONTADO
12,77%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
10,43%	TIR

Tabla 18. 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, es decir, aquel descenso de la demanda del servicio que provocaría que el Valor Actualizado Neto (VAN) del proyecto fuese cero y, por tanto, un mayor descenso conllevaría pérdidas para el concesionario, desde el punto de vista económico-financiero.

Para calcular el punto muerto del proyecto concesional reduciendo la demanda de los servicios objeto del contrato en el escenario base ajustado, se llega a la conclusión de que sería necesaria una **disminución de la demanda de usuarios del 27,76%**.

Teniendo en cuenta lo anterior, el resumen de los parámetros económico-financieros del escenario base de la Administración, del escenario base ajustado por la Oficina y del punto muerto previamente calculado, se muestra en la siguiente tabla:

Escenarios	Demanda	Variación demanda	TIR
Escenario Base Administración ²¹	16.501.597,00	0%	10,63%
Escenario Base Ajustado	15.245.644,10	0%	10,43%
Escenario Punto muerto	11.013.401,03	-27,76%	5,12%

Tabla 19. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad en los distintos escenarios planteados

5.4. Escenarios optimista y pesimista, planteados por la Administración

Para completar el análisis de sensibilidad, el Ayuntamiento de Roquetas de Mar plantea dos escenarios alternativos, que ha denominado:

- “*Escenario optimista*”. Este escenario parte de la premisa de que en el primer año de explotación se produce una disminución del 5% en el número de viajeros, manteniéndose constantes las tasas de crecimiento interanuales consideradas en el escenario base durante el resto del periodo concesional.
- “*Escenario pesimista*”. Este escenario parte de la hipótesis de que en el primer año de explotación se produce una disminución de la demanda del 20%, y al igual que en el caso anterior se mantienen constantes las tasas de crecimiento interanuales consideradas en el escenario base durante el resto del periodo concesional.

El Ayuntamiento asigna un nivel de probabilidad de ocurrencia de cada uno de los escenarios, tal y como se refleja en la siguiente tabla:

²¹ Se debe tener en cuenta que en el modelo de la Administración la duración de la concesión es de 12 años.

Escenarios	Probabilidad de ocurrencia	Demanda	Variación demanda	TIR
Escenario Punto muerto	-	11.013.401,03	-27,14%	5,12%
Escenario Alternativo -20% demanda	10%	12.196.515,28	-20%	6,66%
Escenario Alternativo -5% demanda	20%	14.483.361,90	-5%	9,51%
Escenario Base Ajustado	70%	15.245.644,10	0%	10,43%

Tabla 20. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad escenarios alternativos

Como se puede observar en la tabla anterior, **el escenario punto muerto se encuentra por debajo del escenario más pesimista** planteado por la Administración, con una reducción del número de usuarios del 20% el concesionario obtendría una TIR del 6,66%.

5.5 Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

Adicionalmente, esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del concesionario considerando distintos niveles de demanda del servicio, incluyendo el nivel de demanda del escenario base ajustado por la Oficina, del punto muerto y de los escenarios optimista (disminución de la demanda del 5%) y pesimista (disminución de la demanda del 20%) planteados por la Administración. En dicho análisis se obtienen los parámetros económico-financieros que se resumen en la tabla y gráfico siguientes:

Escenarios	Demanda	Variación de la demanda	TIR	VAN	Recuperación Inversión
Escenario Punto muerto	11.013.401,03	-27,76%	5,12%	0,00 €	-
Escenario Alternativo -20% demanda	12.196.515,28	-20,00%	6,66%	322.611,83 €	10 años
Escenario Alternativo -5% demanda	14.483.361,90	-5,00%	9,51%	946.189,62 €	9 años
Escenario Base Ajustado	15.245.644,10	0,00%	10,43%	1.154.048,88 €	9 años

Tabla 21. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

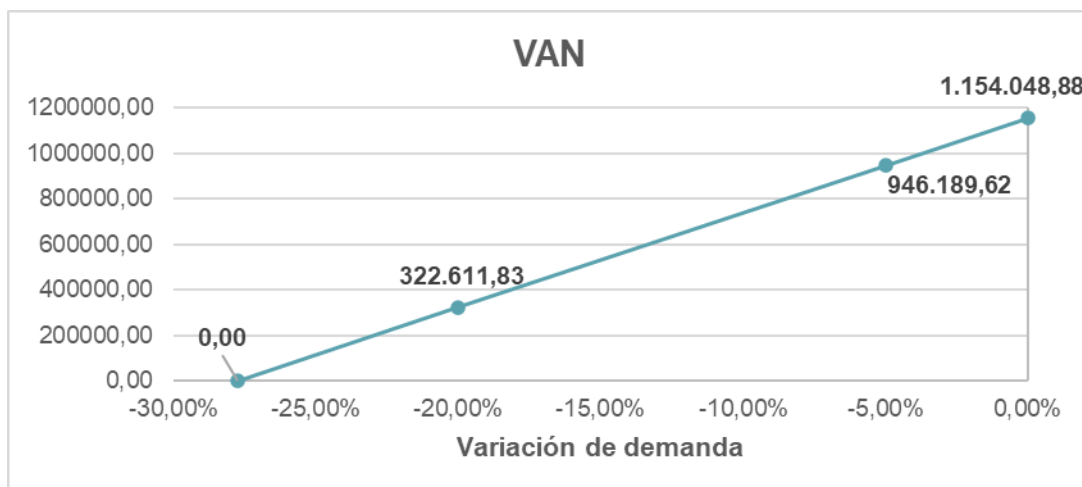


Gráfico 1. Sensibilidad del VAN

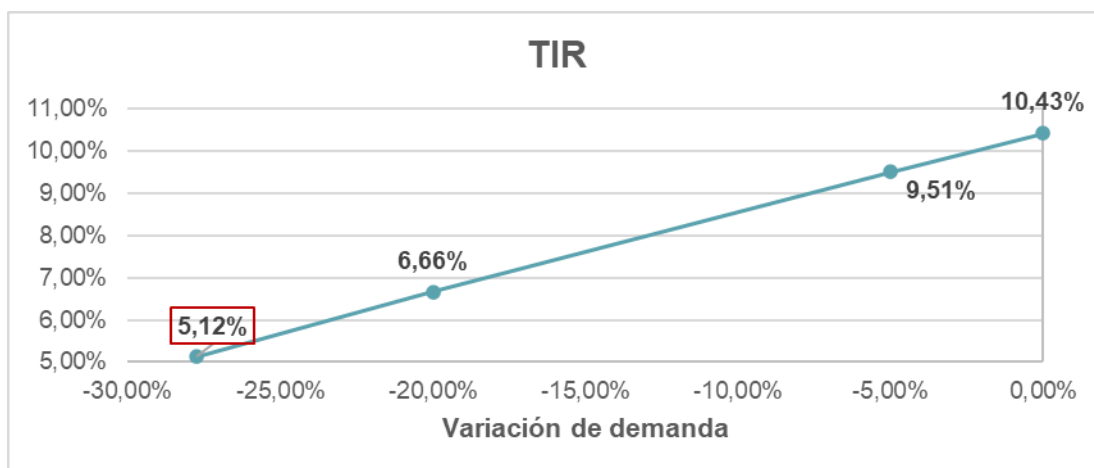


Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR

En las tablas y gráficos anteriores se observa la posible repercusión que tendría en la TIR, el VAN y el período de recuperación de la inversión, la variación de la demanda, en los puntos incluso más pesimistas que plantea el Ayuntamiento contratante.

Los resultados obtenidos permiten concluir que, aunque eventuales desviaciones en las previsiones de demanda podrían comportar variaciones relativamente relevantes en los parámetros económicos del proyecto concesional, lo cierto es que las variaciones que deberían producirse a la baja en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto no pueden considerarse que tengan una probabilidad significativa de producirse.

6. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.

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 años²² para los servicios de autobús o autocar y 15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.

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

En base al citado Reglamento, El Ayuntamiento de Roquetas de Mar plantea una duración del contrato de 12 años, **sin que la ampliación del plazo pueda justificarse vinculada con las condiciones de amortización de los activos ni se encuentre directamente vinculado con el período de recuperación de las inversiones** del proyecto, como exige el artículo 29.6 de la LCSP para los contratos de concesión que se planteen con un plazo superior a cinco años.

En efecto, el Reglamento Europeo regula los contratos de servicio público, según se definen en su artículo 2, letra i), en el ámbito del transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. No obstante, dependiendo de sus características, estos contratos de servicio público también pueden entrar en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratación pública (Directiva 2014/24/UE y Directiva 2014/25/UE). En particular, las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros a efectos del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/23/UE conforme a lo previsto en el artículo 10.3 de esta Directiva, sin perjuicio del desarrollo de dicho Reglamento por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros.²³

²² Nótese que el Reglamento europeo establece el período máximo de duración de diez años, pero no establece el método para delimitar dentro de ese plazo máximo el período de duración estos contratos.

²³ 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 regirán directamente por las Directivas de contratación pública.

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 acudirse a lo que se encuentre previsto en la regulación propia de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

A este respecto, **la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía**, en su artículo 9, establece que la prestación de los servicios públicos de transporte urbano regular de uso general se realizará por empresa pública o privada, en régimen de concesión o por otros modos de gestión, en los términos previstos en la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, en materia de transportes y de régimen local. Por tanto, tampoco establece ninguna regla para determinar el cálculo de la duración del contrato ni en menor ni en mayor plazo que el de referencia de diez años fijado por el Reglamento europeo.

Por ello, teniendo en cuenta que las características y el plazo de amortización de los activos proyectado en el estudio de viabilidad de este contrato es inferior a 10 años, a juicio de esta Oficina **el plazo de duración de la concesión se debe limitar a 10 años.**

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”.*

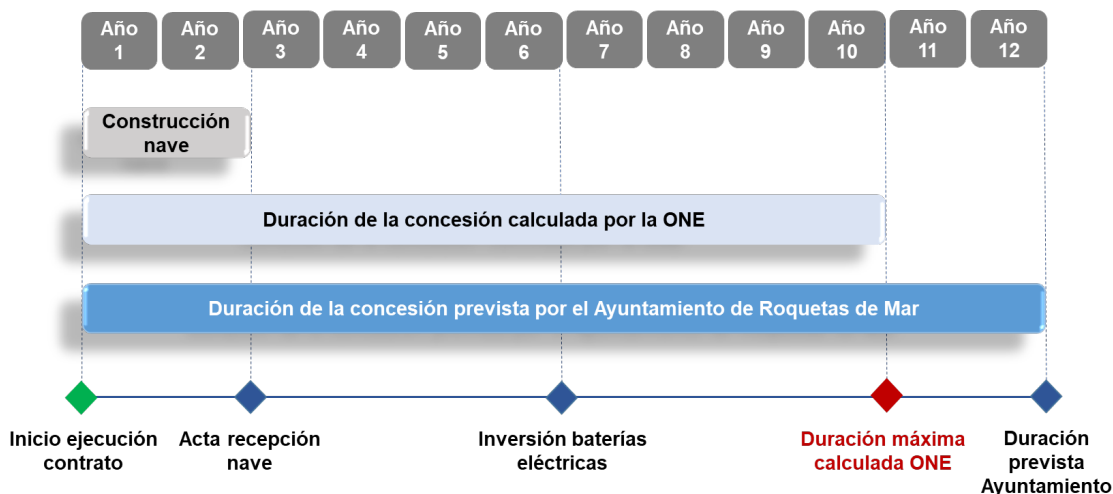


Ilustración 1: Esquema temporal del proyecto concesional

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. En particular, debe mencionarse aquí 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 y ajustada en base a las hipótesis ya descritas, el análisis de los ingresos y costes de la concesión y de la configuración del mecanismo de compensación al concesionario en forma de aportación municipal, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- En cuanto a la estructura de ingresos y costes concesionales: La mayor parte de los ingresos que obtendrá el concesionario tienen carácter fijo y provienen de la Administración en forma de aportación municipal para compensar el déficit de explotación, pues suponen el 67,97% del total de ingresos concesionales. Por otro lado, el 100% de los costes son de naturaleza fija.
- En cuanto a las inversiones que el concesionario tiene obligación de realizar, se debe señalar que se efectúan en su totalidad en el primer año del contrato, a excepción de las baterías que se reemplazan en el sexto año.
- Del análisis de los escenarios de punto muerto y base ajustado, se observa que sería necesaria una disminución anual del volumen de usuarios de una intensidad superior al 27,76% sobre el escenario base ajustado para que el concesionario no alcanzase a recuperar la inversión realizada. Esta Oficina considera muy poco probable que estas caídas de demanda puedan producirse, ya que el escenario más pesimista planteado por la propia Administración contratante, con una probabilidad de ocurrencia limitada en el 10%, supondría una disminución de la demanda del 20%.
- La aportación pública monetaria tiene como límite máximo el 75% de los costes del servicio y está compuesta por una parte fija (95%) y una parte variable (5%) que se percibirá en función del cumplimiento de los índices de calidad del servicio establecidos en el apartado 21 del PPT.

Sin embargo, aunque el concesionario incumpliera todos los indicadores de calidad previstos en el PPT y la parte variable de la aportación no se llegara a percibir, cobrando exclusivamente el componente fijo de la aportación pública (95%), tampoco así se pondría en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, pues el concesionario seguiría obteniendo rentabilidades positivas.

- En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo de **incremento de costes**, conviene recordar que los pliegos ya contemplan un mecanismo de revisión de precios. El mecanismo de revisión de tarifas amortigua en gran medida el impacto que para el concesionario pueda tener un potencial incremento de los costes del servicio no previsto en el modelo económico, lo que significa que ese riesgo adicional sobre el resultado de la explotación del servicio también queda 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 aportación municipal como un mecanismo de compensación, por la muy baja probabilidad de alcanzar una reducción de la demanda suficiente para llegar al punto muerto y por la rentabilidad que obtiene el concesionario en los 10 años de duración 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 a la baja en la aportación del Ayuntamiento a la explotación por los servicios previstos en el PSP y el PPT, por parte de los licitadores. Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en la aportación ofertada por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes.

En las tablas y gráficos mostrados a continuación, se recoge un análisis del impacto que tendría en la TIR y el VAN del contratista las posibles bajadas de la aportación municipal:

Bajadas aportación	TIR	VAN
0,0%	10,43%	1.154.048,88 €
4,00%	8,03%	620.318,84 €
5,00%	7,42%	486.886,33 €
8,65%	5,12%	- €
12,00%	2,91%	- 447.141,25 €
16,16%	0,00%	- 1.002.526,73 €

Tabla 22. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

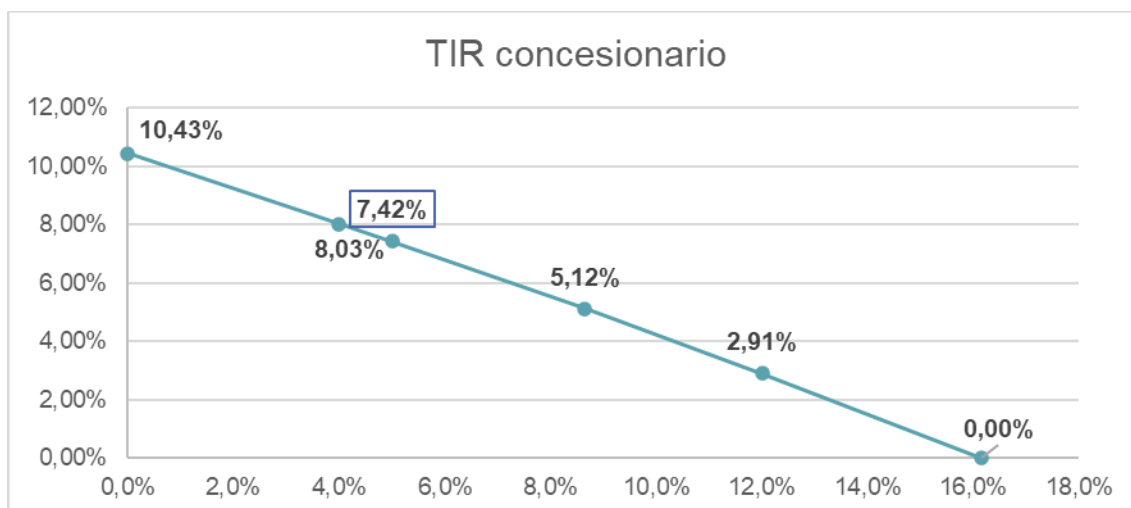


Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera (TIR)

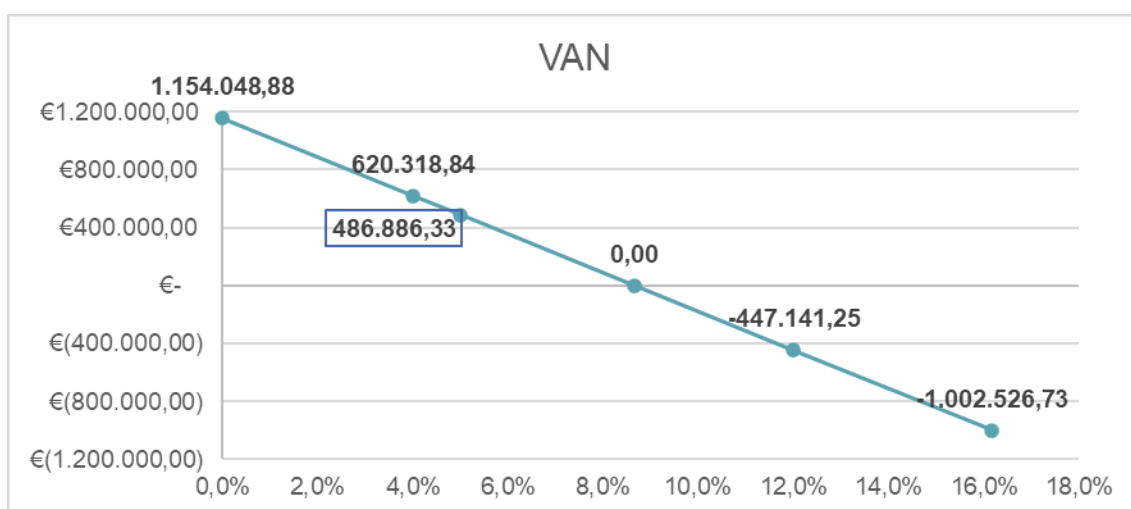


Gráfico 4. Análisis de la sostenibilidad financiera (VAN)

Observando la tabla y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una disminución del precio base de licitación del **8,65%**, manteniendo el resto de las variables inalteradas, la rentabilidad del concesionario sería nula, es decir, si se adjudicara este contrato con una bajada en estos precios superior a dicho 8,65%, el proyecto obtendría rentabilidades que podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente.

Por otro lado y como principal conclusión adicional de este análisis de sostenibilidad, se significa que en el caso de que el concesionario no percibiera la componente variable de la aportación municipal (5%), seguiría obteniendo una rentabilidad que en términos económico-financieros se cuantifica en una TIR del 7,42% y un VAN de 486.886,33 €. Dicho de otro modo, aunque el concesionario solamente percibiera la componente fija de la aportación pública (95%) no se pondría en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del *“Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros en autobús en la ciudad de Roquetas de Mar”*, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- Respecto de los **datos contenidos en el expediente y de la documentación** aportada, esta Oficina considera suficiente para los análisis realizados, las estimaciones de inversiones y costes que ha realizado la Administración. Sin embargo, respecto de la estimación de demanda hubiera sido deseable haber contado con un estudio específico de demanda, que hubiera apoyado con mayor fundamentación las previsiones de demanda en este proyecto. No obstante, las proyecciones de demanda realizadas a partir de los datos de 2019, con las matizaciones y ajustes realizados por esta Oficina, se puede considerar que han sido suficientes para la realización del presente informe.
- Respecto al plazo de duración de la concesión, y teniendo en cuenta que en el escenario base ajustado las inversiones se recuperan en el año 9, **no estaría justificado establecer un plazo de duración de la concesión superior a 10 años**, de acuerdo a 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.
- 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 el propio Ayuntamiento de Roquetas de Mar.

- 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

1. Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día 23 de septiembre de 2024

- Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
- Memoria, proyecto de explotación y estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.
- Propuesta de Pliego de Prescripciones Técnicas de este contrato.
- Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración.
- Informe de la Comisión Consultiva de Contratación Pública de la Junta de Andalucía sobre la estructura de costes.
- Informe de la Comisión Informativa Permanente relativo a la aprobación definitiva de la estructura de costes.

2. Documentación adicional facilitada el día 5 de noviembre de 2024

- Estudio de viabilidad Económico-financiera corregido.
- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares modificado.
- Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	18.826.570,98	Costes Fijos	1.271.840,04	1.635.670,50	1.662.331,93	1.688.929,24	1.715.614,33	1.742.206,35	1.768.862,10	1.795.395,04	1.821.966,88	1.848.567,60	1.875.186,97
68,40%	12.876.503,18	Salarios		1.199.774,38	1.219.330,70	1.238.839,99	1.258.413,67	1.277.919,08	1.297.471,24	1.316.933,31	1.336.423,92	1.355.935,71	1.375.461,18
2,23%	418.925,66	Seguros		39.033,60	39.669,85	40.304,57	40.941,38	41.575,97	42.212,08	42.845,26	43.479,37	44.114,17	44.749,42
11,10%	2.089.047,65	Combustible GNC		194.648,02	197.820,78	200.985,91	204.161,49	207.326,00	210.498,08	213.655,55	216.817,66	219.983,19	223.150,95
1,09%	205.486,31	Combustible electricidad		19.146,29	19.458,37	19.769,70	20.082,07	20.393,34	20.705,36	21.015,94	21.326,97	21.638,35	21.949,94
0,20%	38.101,91	Aceite		3.550,16	3.608,03	3.665,76	3.723,68	3.781,40	3.839,25	3.896,84	3.954,51	4.012,25	4.070,03
0,07%	12.700,64	Anticongelante		1.183,39	1.202,68	1.221,92	1.241,23	1.260,47	1.279,75	1.298,95	1.318,17	1.337,42	1.356,68
1,14%	215.555,03	Neumáticos		20.084,44	20.411,82	20.738,41	21.066,08	21.392,60	21.719,91	22.045,71	22.371,98	22.698,61	23.025,47
3,68%	692.257,06	Mantenimiento vehículos		64.501,38	65.552,76	66.601,60	67.653,91	68.702,54	69.753,69	70.800,00	71.847,84	72.896,82	73.946,53
3,52%	661.943,10	Costes indirectos		61.676,87	62.682,20	63.685,11	64.691,34	65.694,06	66.699,17	67.699,66	68.701,62	69.704,66	70.708,41
1,83%	344.210,41	Gastos generales		32.071,97	32.594,74	33.116,26	33.639,50	34.160,91	34.683,57	35.203,82	35.724,84	36.246,42	36.768,37
100,00%	18.826.570,98	TOTAL COSTES	1.271.840,04	1.635.670,50	1.662.331,93	1.688.929,24	1.715.614,33	1.742.206,35	1.768.862,10	1.795.395,04	1.821.966,88	1.848.567,60	1.875.186,97

ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
21,32%	5.488.706,00	Ingresos Variables		469.668,57	486.574,79	503.743,62	521.160,21	538.861,42	556.781,05	575.014,32	593.494,59	612.207,54	631.199,88
21,32%	5.488.706,00	Viajeros		469.668,57	486.574,79	503.743,62	521.160,21	538.861,42	556.781,05	575.014,32	593.494,59	612.207,54	631.199,88
78,68%	20.261.681,81	Ingresos Fijos	1.271.840,04	1.725.536,36	1.749.431,78	1.773.323,44	1.797.220,25	1.821.111,59	1.845.006,68	1.919.966,14	1.943.856,29	1.967.748,14	2.446.641,09
67,97%	17.502.501,59	Ingresos por compensación del servicio		1.629.347,57	1.651.675,11	1.674.002,66	1.696.330,20	1.718.657,75	1.740.985,29	1.814.384,43	1.836.711,98	1.859.039,52	1.881.367,07
4,01%	1.032.340,18	Ingresos por publicidad		96.188,79	97.756,67	99.320,78	100.890,05	102.453,84	104.021,38	105.581,71	107.144,31	108.708,62	110.274,03
1,77%	455.000,00	Ingresos valor residual nave											455.000,00
4,93%	1.271.840,04	Vehículos eléctricos	1.271.840,04										
100,00%	25.750.387,81	TOTAL INGRESOS	1.271.840,04	2.195.204,93	2.236.006,57	2.277.067,06	2.318.380,46	2.359.973,01	2.401.787,73	2.494.980,46	2.537.350,89	2.579.955,68	3.077.840,98

ANEXO IV. ESCENARIO BASE AJUSTADO

			Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	
%	TOTAL	RENTABILIDAD	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
100,00%	25.750.387,81	Ingresos Previstos	1.271.840,04	2.195.204,93	2.236.006,57	2.277.067,06	2.318.380,46	2.359.973,01	2.401.787,73	2.494.980,46	2.537.350,89	2.579.955,68	3.077.840,98	
21,32%	5.488.706,00	Ingresos Variables	0,00	469.668,57	486.574,79	503.743,62	521.160,21	538.861,42	556.781,05	575.014,32	593.494,59	612.207,54	631.199,88	
78,68%	20.261.681,81	Ingresos Fijos	1.271.840,04	1.725.536,36	1.749.431,78	1.773.323,44	1.797.220,25	1.821.111,59	1.845.006,68	1.919.966,14	1.943.856,29	1.967.748,14	2.446.641,09	
100,00%	-18.826.570,98	Costes Previstos	-1.271.840,04	-1.635.670,50	-1.662.331,93	-1.688.929,24	-1.715.614,33	-1.742.206,35	-1.768.862,10	-1.795.395,04	-1.821.966,88	-1.848.567,60	-1.875.186,97	
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
100,00%	-18.826.570,98	Costes Fijos	-1.271.840,04	-1.635.670,50	-1.662.331,93	-1.688.929,24	-1.715.614,33	-1.742.206,35	-1.768.862,10	-1.795.395,04	-1.821.966,88	-1.848.567,60	-1.875.186,97	
	6.923.816,82	Resultado operativo	0,00	559.534,43	573.674,64	588.137,81	602.766,14	617.766,66	632.925,62	699.585,43	715.384,01	731.388,08	1.202.654,00	
	26,89%	Rentabilidad operativa	0,00%	25,49%	25,66%	25,83%	26,00%	26,18%	26,35%	28,04%	28,19%	28,35%	39,07%	
	-3.635.989,68	Amortización	0,00	-335.130,00	-335.130,00	-335.130,00	-335.130,00	-335.130,00	-335.130,00	-406.302,42	-406.302,42	-406.302,42	-406.302,42	
	3.287.827,14	Resultado Operativo Neto	0,00	224.404,43	238.544,64	253.007,81	267.636,14	282.636,66	297.795,62	293.283,01	309.081,59	325.085,66	796.351,58	
	12,77%	Rentabilidad Operativa Neta	0,00%	10,22%	10,67%	11,11%	11,54%	11,98%	12,40%	11,75%	12,18%	12,60%	25,87%	
	Tasa de Descuento:	5,12%												
	6.923.816,82	Flujos de caja Operativos	0,00	559.534,43	573.674,64	588.137,81	602.766,14	617.766,66	632.925,62	699.585,43	715.384,01	731.388,08	1.202.654,00	
	-4.090.989,68	Inversiones	-3.806.300,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-284.689,68	0,00	0,00	0,00	0,00	
	2.832.827,14	Flujos de Caja con inversión	-3.806.300,00	559.534,43	573.674,64	588.137,81	602.766,14	617.766,66	348.235,94	699.585,43	715.384,01	731.388,08	1.202.654,00	
	1.154.048,88	Flujos de Caja Descontados	-3.806.300,00	532.281,61	519.152,50	506.317,63	493.636,70	481.279,88	258.084,24	493.222,96	479.795,76	466.637,58	729.940,03	
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-3.806.300,00	-3.274.018,39	-2.754.865,90	-2.248.548,27	-1.754.911,57	-1.273.631,69	-1.015.547,46	-522.324,49	-42.528,73	424.108,85	1.154.048,88	