

# Oficina Nacional de Evaluación

## Informe

23005

### **Contrato de concesión de servicio de transporte público urbano del término municipal de Santiago de Compostela**

Ayuntamiento de Santiago de Compostela

Marzo 2023



## DATOS DEL EXPEDIENTE

**Nº Expediente ONE:** 0029/2022

**Nº Expediente órgano solicitante:** CON\_SERV/ABR/C07.01/2021000042

**Tipo de informe:** Ordinario

**Tipo de contrato:** Concesión de servicios

**Órgano solicitante:** Ayuntamiento de Santiago de Compostela

**Órgano contratación:** Junta de Gobierno de la Ciudad de Santiago de Compostela

**Fecha solicitud inicial:** 25/10/2022

**Fecha recepción última información complementaria:** 27/02/2023



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

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

Oficina Nacional de Evaluación

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

E-mail: [secretaria.one@hacienda.gob.es](mailto:secretaria.one@hacienda.gob.es)

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

El presente informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada en día 30 de marzo de 2023. La información contenida en este documento puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando que procede de la Oficina Nacional de Evaluación.

## ÍNDICE

---

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 .....	8
1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación .....	8
2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.....	8
3. Objeto del “contrato de concesión de servicios de transporte urbano del término municipal de Santiago de Compostela”. .....	9
4. Elementos económicos del contrato.....	11
III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	12
IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS .....	13
1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.....	13
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 en función de la demanda ....	18
3. Estimación de costes e inversiones.....	24
4. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.....	29
5. Revisión del plazo establecido para el proyecto. verificación de la tasa de descuento y del período de recuperación de la inversión.....	33
6. Análisis de transferencia de riesgo operacional .....	36
V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO.....	38
1. Idoneidad del modelo de concesión .....	39
2. Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto ....	39
VI. CONCLUSIONES .....	40
ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	42
ANEXO II: PREVISIÓN DE EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS POR TARIFA A LO LARGO DE LA CONCESIÓN.....	43
ANEXO III: ESCENARIO BASE .....	44
ANEXO IV: ESCENARIO DE PUNTO MUERTO .....	45

ANEXO V: ESCENARIO PESIMISTA .....	46
ANEXO VI: ESCENARIO OPTIMISTA.....	47

## ÍNDICE DE TABLAS

---

Tabla 1: Proyecciones de población de Santiago de Compostela 2023-2036 .	15
Tabla 2: tasas de variación interanual del tráfico de pasajeros al aeropuerto..	16
Tabla 3: Previsión de usuarios de la Línea Aeropuerto de Santiago – Rosalía de Castro 2023-2036.....	17
Tabla 4: Previsión de ingresos por publicidad para los 13 años de concesión.	19
Tabla 5: Tarifas servicio transporte en la Línea Aeropuerto de Santiago - Rosalía de Castro.....	19
Tabla 6: Ingresos por servicio de transporte al aeropuerto para el primer año de concesión .....	19
Tabla 7: Tarifas a abonar por los usuarios del servicio de transporte urbano de Santiago de Compostela .....	20
Tabla 8: Ingresos por servicio de transporte urbano para el primer año de concesión .....	21
Tabla 9: Tarifas base anuales por revisión de precios .....	23
Tabla 10: Ingresos totales del concesionario en los 13 años de duración de la concesión .....	24
Tabla 11: Plan global de inversión en autobuses.....	25
Tabla 12: Plan de inversiones en otro inmovilizado .....	26
Tabla 13: Plan de inversiones global previsto para la concesión .....	26
Tabla 14: Tasas de actualización de costes concesionales .....	27
Tabla 15: Estructura de costes concesionales .....	28
Tabla 16: Indicadores financieros del escenario base.....	30
Tabla 17: Indicadores financieros del escenario de punto muerto .....	31
Tabla 18: Indicadores financieros del escenario pesimista. ....	32
Tabla 19: Escenario optimista. Indicadores financieros .....	33
Tabla 20: Cálculo de la tasa de descuento aplicable .....	35
Tabla 21: Resumen de los escenarios analizados aplicando la tasa de descuento .....	36

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

---

Gráfico 1: Evolución de la previsión de ingresos por transporte urbano según su origen (privado o público).....	22
Gráfico 2: Distribución de ingresos concesionales.....	24
Gráfico 3: Distribución de costes concesioanles .....	28

## ÍNDICE DE ECUACIONES

---

Ecuación 1: Fórmula de cálculo de la liquidación anual de la aportación municipal .....	12
Ecuación 2: Fórmula de revisión de precios.....	22

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

---

Ilustración 1: Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base .....	38
---	----

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

Asimismo, la ONE informará los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, respecto de las concesiones de obras y concesiones de servicios que hayan sido informadas previamente de conformidad con las letras a) y b) anteriores o que, sin haber sido informadas, supongan la incorporación en el contrato de alguno de los elementos previstos en estas<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> La disposición final vigésima séptima de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, en su apartado Doce, establece con efectos 1 de enero de 2023 un valor estimado del contrato superior a un millón de euros para que sea necesaria la

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

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

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

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>2</sup>.

Conforme a lo establecido en la Orden ONE, la unidad de apoyo técnico ha formulado un documento de análisis y estudio sobre el contrato de la concesión 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 evaluación de los contratos de concesión de la OIReScon, para su debate y aprobación por parte del Pleno de la ONE.

---

solicitud de informe a la ONE, tanto en los casos señalados en el mencionado apartado a) como en los supuestos de restablecimiento del equilibrio del contrato.

<sup>2</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.”*

## II. EXPEDIENTE

### 1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación

Con fecha de 25 de octubre de 2022, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónico de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Ayuntamiento de Santiago de Compostela para la emisión del informe preceptivo previsto en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista por este Ayuntamiento del “*contrato de concesión del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros del municipio de Santiago de Compostela*”. La solicitud fue realizada por el Alcalde del municipio, siendo la Junta de Gobierno de dicho Ayuntamiento el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente, por una parte, los días 3 y 6 de febrero de 2023, y por otra, los días 22 y 27 de ese mismo mes, ambos a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe. Además de dicha información, esta Oficina intercambió diversas comunicaciones por correo electrónico, celebrándose una reunión con representantes del Ayuntamiento de Santiago de Compostela el día 15 de febrero de 2023.

### 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 Santiago de Compostela, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

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

Adicionalmente, considerándolo formalmente a priori como un contrato de concesión de servicios, se verifica que la tarifa del servicio es asumida

parcialmente por el poder adjudicador concedente, comprobándose que los gastos de primer establecimiento superan el millón de euros<sup>3</sup>.

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

Considerando estos aspectos, hay que concluir que, en efecto, la solicitud de informe formulada por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, resulta formalmente admisible.

### **3. Objeto del “contrato de concesión de servicios de transporte urbano del término municipal de Santiago de Compostela”.**

El **objeto** de este contrato es la concesión del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros dentro del término municipal de Santiago de Compostela, abarcando sus zonas urbanas y rurales, así como aquellas zonas limítrofes de continuidad urbana cuya cobertura esté administrativamente permitida y autorizada. El contrato tendrá las siguientes prestaciones:

- La explotación y gestión de la red pública de transporte colectivo urbano de viajeros aprobada en cada momento por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela.
- La adquisición, mantenimiento, conservación, vigilancia, reparación y reposición de los vehículos de viajeros necesarios para la prestación de los citados servicios.
- La instalación de dársenas para el estacionamiento de todos los vehículos adscritos al transporte urbano, instalación de vestuarios para el personal, instalación de una infraestructura de recargo para los autobuses y vehículos eléctricos, y la instalación de un sistema de suministro de GNC, en el caso de ser este el combustible de los vehículos.
- La adquisición, mantenimiento, conservación, vigilancia, reparación y reposición de la infraestructura, instalaciones, maquinaria, vehículos auxiliares, equipamientos, sistemas y demás medios materiales e inmateriales necesarios para la correcta prestación del servicio.

---

<sup>3</sup> Tal y como interpretó el [Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales \(TACRC\) ya en su Resolución 43/2013, de 23 de enero de 2013](#), a efectos de la LCSP, por gastos de primer establecimiento ha de entenderse el *“importe previsto de los gastos o inversiones que el eventual adjudicatario del contrato deba asumir, a resultas de tal adjudicación, para la puesta en marcha del servicio público cuya gestión se le ha encomendado, ya porque así se haya previsto expresamente en los pliegos de aplicación o en otros documentos del expediente, ya porque así se infiera implícitamente de su contenido”*. Dicha interpretación ha sido compartida por otros tribunales de recursos contractuales de ámbito autonómico.

Debe recordarse la existencia de una importante regulación sectorial que enmarca la actividad del transporte terrestre de viajeros, pudiendo destacarse las siguientes normas:

- Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Ley 10/2016, de 19 de julio, de medidas urgentes para la actualización del sistema de transporte público de Galicia.

El servicio de Transporte Urbano de Santiago de Compostela dispone de una importante oferta que se encuentra actualmente conformada por **22 líneas**, que prácticamente cubren toda ciudad, y adicionalmente la del servicio de transporte al aeropuerto.

El horario de funcionamiento ordinario del servicio será el determinado por el plan de explotación vigente en cada momento. Se definen dos calendarios anuales de funcionamiento del servicio:

- Invierno: Del 1 de septiembre al 30 de junio (10 meses).
- Verano: Del 1 de julio al 31 de agosto (2 meses).

La **duración** del contrato de concesión será de 13 años<sup>4</sup>, contados a partir del día de inicio en la prestación del servicio (período operacional). El contrato no es susceptible de prórroga.

---

<sup>4</sup> 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) no 1191/69 y (CEE) no 1107/70 del Consejo, el artículo 4, apartado 3, indica que:

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

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

60112000-6 Servicios de transporte en la vía pública.

#### 4. Elementos económicos del contrato.

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

- **Ingresos variables por publicidad** en el interior y exterior de los vehículos, marquesinas o en las aplicaciones informáticas<sup>6</sup>.
- **Ingresos variables por demanda** (provenientes de los usuarios del servicio). En esta categoría de ingresos se distinguen dos servicios:
  - **Ingresos de la línea de autobús al aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.**
  - **Ingresos de la venta directa de los diferentes billetes y bonos de transporte urbano.** Estos ingresos se encuentran segmentados por tipo de usuario, y sus tarifas bonificadas total o parcialmente para algunas categorías de usuarios.
- **Ingresos variables de la aportación municipal.** El Ayuntamiento abonará al concesionario una subvención anual para la financiación de las diferentes tarifas sociales, y que corresponde a la diferencia entre el importe de certificación de los ingresos del servicio y el importe recaudado por el concesionario en función de las diferentes tarifas a abonar por el uso del servicio del transporte urbano, junto con los ingresos obtenidos por la empresa concesionaria procedentes de servicios especiales prestados. De acuerdo con lo recogido en el estudio de viabilidad económica de la concesión, esta cantidad anual será variable y creciente

---

*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 Santiago de Compostela plantea una duración del contrato de 13 años, ante las condiciones de amortización de la inversión necesaria para la prestación del servicio.

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

a lo largo de la duración del contrato, de acuerdo con la evolución prevista del número de viajeros bonificados.

El importe de la liquidación anual de la aportación municipal al servicio vendrá determinado por la siguiente fórmula:

Liquidación anual aportación municipal	=	Importe anual certificación	-	Recaudación anual del operador	-	Σ Pagos o anticipos a cuenta	-	Penalizaciones
---	---	--------------------------------	---	-----------------------------------	---	---------------------------------	---	----------------

#### Ecuación 1: Fórmula de cálculo de la liquidación anual de la aportación municipal

Dado que la aportación municipal consiste en la bonificación de parte de las tarifas de los distintos usuarios del servicio, **el 98,45% de los ingresos** que percibe el contratista serán ingresos **variables dependientes de la demanda**.

Según el PCAP, el **presupuesto base de licitación (PBL)** del contrato asciende a la cantidad de 86.014.581,21 euros<sup>7</sup>.

El propio PCAP establece también que el **valor estimado del contrato (VEC)** es de 225.438.467,30 euros (IVA no incluido), cuyo desglose es el siguiente:

- Ingresos de explotación previstos para los 13 años de duración del contrato por importe de 187.865.389,42 euros sin IVA.
- Modificación del contrato hasta un máximo del 20% por importe de 37.573.077,88 euros sin IVA<sup>8</sup>.

La licitación se realizará por **vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y sin división en lotes**, dado que, por las características del contrato, la separación de la explotación del servicio en lotes dificultaría la correcta ejecución y coordinación del mismo.

El contrato contempla la **revisión de precios**.

### III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

Enmarcada la licitación mediante los apartados anteriores, se efectuará un análisis técnico de carácter fundamentalmente económico-financiero, que toma como referencia principal el estudio facilitado por la unidad de apoyo técnico sobre los elementos que se contienen en el proyecto de contratación presentado por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, mencionado en el apartado II.1. de este documento.

<sup>7</sup> Se recomienda revisar el importe del PBL de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 de la LCSP, particularmente en lo relativo a la inclusión del IVA, salvo disposición en contrario.

<sup>8</sup> También se sugiere comprobar el cálculo de la modificación contractual de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 204 de la LCSP.

A partir del mismo, la División de evaluación de los contratos de concesión de la OIReScon ha realizado el análisis que se desarrolla en el siguiente apartado de este informe, centrándose, en primer lugar, en una valoración de los parámetros económicos y del nivel de incertidumbre con la que puede valorarse la estimación de la demanda facilitada. Para 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.

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

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

El informe finaliza con un apartado de Conclusiones.

## IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

### 1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto.

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

- El estudio de viabilidad económica aportado por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela recoge que la concesión está planteada con una **inversión** asociada total de **26.523.989,05 euros** que se amortizará completamente a lo largo de la duración del contrato (13 años) y que se divide del siguiente modo:
  - **Para la renovación de la flota de 58 autobuses:** 20.907.313,50 euros a realizar al inicio del contrato<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Este importe incluye los 26.562,50 euros por las amortizaciones pendientes relativas a los vehículos actualmente operativos, cuyo abono debe ser asumido por el concesionario.

- **Para otro inmovilizado material e inmaterial:** 5.616.675,55 euros, de los cuales 3.890.232 euros se ejecutarán al inicio del contrato, 1.126.443,55 en el año 7 y 600.000 euros en el año 8.

El detalle de las inversiones será objeto de estudio en el punto 3 del presente informe.

- Por otro lado, el estudio de viabilidad establece una previsión de ingresos y de gastos para el periodo concesional, distinguiéndose:
  - **Desde la parte de los ingresos**, éstos se componen en **98,45%** de ingresos **variables dependientes de la demanda** y en un **1,55%** de otros ingresos variables de publicidad. El 46,12% serán ingresos de origen público, por la bonificación a ciertos colectivos de las tarifas por uso del transporte urbano que asume el Concello, mientras que el 53,88% restante tendrá origen privado, provenientes de tres fuentes: del pago de las tarifas por utilización del transporte público urbano que asumen directamente los usuarios del servicio, de las tarifas de la línea de autobús al aeropuerto que abonan al 100% los usuarios, y de los ingresos publicitarios.
  - **Por el lado de los gastos**, estos se componen en un **52,62%** de costes **fijos** y en un **47,38%** de costes **variables**. Los costes fijos serán los de personal, teniendo en consideración la obligación para el concesionario de subrogar al personal adscrito a la prestación del servicio (cláusula 20.3 del PCAP), una parte de los costes de explotación, los gastos de campañas publicitarias anuales y los gastos generales<sup>10</sup>. Los costes variables se dividen en: costes de aprovisionamientos y otros gastos de explotación. Dentro de los costes de aprovisionamiento se incluyen partidas tan relevantes para la prestación del servicio como los combustibles y lubricantes, los repuestos o los trabajos realizados por otras empresas. Por último, la Administración ha incluido para el primer año de concesión una partida por el alquiler de 47 vehículos necesarios para la prestación de servicio, en tanto no se encuentren disponibles los nuevos vehículos durante el primer año de actividad del nuevo contrato. Se prevé un coste medio de 20.000 euros por vehículo, lo que supone un total de 940.000 euros (el 0,63% del total de costes concesionales).

Por lo tanto, los ingresos del concesionario van a ser en su totalidad variables, dependientes principalmente de la demanda del servicio de autobuses urbanos, mientras que los costes son en su mayor parte fijos, con un gran peso del coste de personal, como componente económico fundamental de la estructura de costes.

---

<sup>10</sup> La clasificación de los costes entre fijos y variables se ha realizado por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela.

## 2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

### 2.1. Calidad de la previsión de demanda

Como punto de partida, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, en su estudio de viabilidad económica señala que la población empadronada en el municipio a 1 de enero de 2023 es de 98.179 personas, experimentando un crecimiento total del 4,77% desde el año 2007<sup>11</sup>, con un claro proceso de envejecimiento poblacional, que, entre otras consecuencias socioeconómicas, implica modificaciones en las relaciones de movilidad y, con ello, en la planificación y provisión de servicios de transporte público.

Las proyecciones de población y su variación interanual para el periodo concesional que estima el Ayuntamiento se recogen en la siguiente tabla, y muestran una tendencia alcista con un incremento total del 3,24% para 2036 respecto a las previsiones de 2023:

Proyecciones de población 2023-2036			
Años	Comarca	% Var. Interanual	Santiago Compostela
2023	172.119	0,56%	98.498
2024	173.051	0,54%	99.031
2025	173.933	0,51%	99.536
2026	174.749	0,47%	100.003
2027	175.487	0,42%	100.425
2028	176.128	0,37%	100.792
2029	176.667	0,31%	101.100
2030	177.111	0,25%	101.354
2031	177.449	0,19%	101.548
2032	177.689	0,14%	101.685
2033	177.828	0,08%	101.765
2034	177.870	0,02%	101.789
2035	177.820	-0,03%	101.760
2036	177.688	-0,07%	101.684

Tabla 1: Proyecciones de población de Santiago de Compostela 2023-2036

Este incremento poblacional está basado, fundamentalmente, en el crecimiento de los grupos de mayor edad (aquellos a partir de los 50 años), lo que pone de manifiesto la intensificación de la evolución hacia el envejecimiento poblacional.

Por otro lado, para el cálculo de la previsión de demanda, el Ayuntamiento hace un estudio de la situación económica, evolución del PIB y del empleo de los

<sup>11</sup> Cálculos basados en la información del Instituto Gallego de Estadística (IGE).

últimos años, así como el nivel de renta o el impacto de la pandemia del Covid-19 en el nivel de demanda de servicios de transporte público.

Dado que los ingresos del contratista provendrán de tres fuentes, de las cuales las dos principales están directamente relacionadas con el número de usuarios del servicio (de transporte urbano y de la línea al aeropuerto), para las previsiones de demanda que realiza la Administración, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Los ingresos por **publicidad** no están directamente vinculados a la demanda. La estimación de estos ingresos se detalla en el punto siguiente de este informe.
2. La **estimación de usuarios de la línea al aeropuerto de Santiago–Rosalía de Castro**, se efectúa considerando los datos de tráfico de pasajeros del año 2022 de AENA, que ascienden a 3.236.619 personas. Partiendo de estos datos, en primer lugar, se realiza una previsión de tráfico de pasajeros para el periodo 2023 a 2036 en base a los siguientes datos de variación interanual, teniendo en cuenta para ello el fuerte efecto que tienen las nuevas rutas establecidas tanto a destinos nacionales como internacionales y la recuperación de la normalidad tras superar la pandemia por Covid-19:

Previsión tasas variación interanual tráfico de pasajeros aeropuerto													
2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
15,00%	7,50%	5,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

**Tabla 2: Tasas de variación interanual del tráfico de pasajeros al aeropuerto**

Según datos de AENA, por término medio, el 13,66% del total de los pasajeros de estos vuelos utilizaron este servicio de transporte de autobús entre 2021 y 2022, lo que se traduce en la siguiente previsión de usuarios de la línea al aeropuerto desde 2023 hasta 2036:

Previsión de usuarios en la Línea Aeropuerto de Santiago - Rosalía de Castro. 2023 - 2036	
Años	Viajeros bus aeropuerto
2023	508.440
2024	546.574
2025	573.902
2026	585.380
2027	597.088
2028	609.030
2029	621.210
2030	633.634
2031	646.307
2032	659.233
2033	672.418
2034	685.866
2035	699.584
2036	713.575

Tabla 3: Previsión de usuarios de la Línea Aeropuerto de Santiago – Rosalía de Castro 2023-2036

- Para la **estimación del número de viajeros del servicio de transporte urbano** el Ayuntamiento de Santiago de Compostela parte de los datos históricos de viajeros del año 2022 (5.871.577 viajeros), considerando un incremento del 20% en la cifra total de usuarios para el 2023, basado fundamentalmente en un aumento del 25% en la cifra de viajeros mayores de 65 años tras la eliminación de las medidas socio-sanitarias y la preferencia de este colectivo por este medio de transporte público. Todo ello implicaría para 2023 una recuperación del 92,97% de los datos de usuarios del transporte urbano en 2019, año previo a la pandemia

Teniendo en cuenta que para el nuevo contrato el Ayuntamiento ha suprimido la gratuidad total de los viajes para el colectivo de mayores de 65 años y lo ha sustituido por una tarifa que consiste en la gratuidad de los 100 primeros viajes y el pago de 0,45 euros (IVA no incluido) para los siguientes, es lógico suponer que la demanda de este colectivo pueda verse ligeramente reducida, dado su mayor sensibilidad ante variaciones de las tarifas. El Ayuntamiento estima que esto implicaría una disminución de su demanda durante el primer año de actividad del nuevo contrato del 12,5%. Del mismo modo, con la puesta en marcha de la nueva tarifa base (1,58 euros, IVA no incluido), que supone un notable incremento respecto a la que actualmente se encuentra en vigor (0,90 €, IVA no incluido), el Ayuntamiento prevé una minoración del 8% en la demanda del resto de colectivos, lo que en términos globales supondrá una **contracción de la**

**demanda para el primer año de contrato (2024) del 9,37%** con respecto a las estimaciones de 2023.

El Concello, sin embargo, prevé que la demanda del servicio va a recuperar la senda de crecimiento a lo largo de la concesión<sup>12</sup>.

Con base a los datos históricos de usuarios del servicio, el Ayuntamiento estima para 2025 y en sucesivos años, un aumento interanual global del número de viajeros igual a los incrementos interanuales de las proyecciones de población realizadas para la comarca de Santiago por el Instituto Gallego de Estadística (IGE)<sup>13</sup>, recogidos en la tabla 1 del informe. De la aplicación de las anteriores tasas de incremento, resulta la previsión de usuarios por tarifa a lo largo del periodo concesional cuyo detalle puede consultarse en el Anexo II del presente informe.

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación de demanda realizada por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, considerando en general que ésta ha sido estimada con razonabilidad suficiente y permitiendo llevar a cabo el análisis objeto de este informe.

## **2.2. Análisis de la estimación de ingresos en función de la demanda**

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

1. **Ingresos variables publicitarios.** Para la estimación de estos ingresos el Ayuntamiento toma como base las ventas por publicidad del 2018 y les aplica incrementos cada año, basados en factores como la puesta en marcha de un mayor número de autobuses, que permiten disponer de espacios publicitarios en su interior y exterior, o la posibilidad de insertar publicidad en la *App* del servicio. La estimación de ingresos por publicidad representa el 1,55% del total de ingresos del concesionario, y su desglose para el periodo concesional es el siguiente:

---

<sup>12</sup> Conviene señalar que, si bien las estimaciones de demanda son crecientes a lo largo del periodo concesional, la Administración no prevé que se vayan a recuperar las cifras de viajeros previas a la pandemia, ni a los datos históricos registrados entre 2008 y 2019.

<sup>13</sup> Este incremento ligado a la evolución de la población del municipio es sobre el total de viajeros de transporte público urbano, pero como indica la Administración, el colectivo de mayores de 65 años experimenta un incremento más intenso debido al envejecimiento poblacional del municipio.

Estimación de ingresos por publicidad durante la duración del contrato		
Año	Importe (euros sin IVA)	(%) Incremento
Año 1	172.045,35	20,00%
Año 2	192.690,79	12,00%
Año 3	208.106,06	8,00%
Año 4	218.511,36	5,00%
Año 5	222.881,59	2,00%
Año 6	227.339,22	2,00%
Año 7	231.886,00	2,00%
Año 8	234.204,86	1,00%
Año 9	236.546,91	1,00%
Año 10	238.912,38	1,00%
Año 11	241.301,50	1,00%
Año 12	243.714,52	1,00%
Año 13	246.151,66	1,00%

Tabla 4: Previsión de ingresos por publicidad para los 13 años de concesión

2. **Ingresos variables de la línea de autobús al aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.** Las tarifas a abonar por los usuarios del servicio de autobús al aeropuerto se recogen en la siguiente tabla:

Nuevas tarifas servicio transporte en la Línea Aeropuerto de Santiago - Rosalía de Castro		
Tipo de Billete	Tarifa (IVA no Incluido)	Tarifa (IVA Incluido)
Billete solo ida	5,45 €	6,00 €
Billete ida y vuelta	9,09 €	10,00 €

Tabla 5: Tarifas servicio transporte en la Línea Aeropuerto de Santiago - Rosalía de Castro

Dado que de acuerdo a las previsiones del estudio de viabilidad y el PCAP, estas tarifas podrán ser objeto de revisión de precios, a continuación, se recogen los ingresos que por este servicio obtiene el concesionario para el primer año de la concesión, analizándose más adelante la estimación de ingresos para el total del periodo concesional.

Tipo de servicio y usuario	Nº de viajes anuales (2024)	Precio unitario usuario	Precio unitario Administración	Importe total a pagar por usuarios	Importe a pagar por la Administración
<b>Aeropuerto solo IDA</b>	109.315	5,45	-	595.765,66	
<b>Aeropuerto IDA y VUELTA</b>	218.630	9,09	-	1.987.343,06	

Tabla 6: Ingresos por servicio de transporte al aeropuerto para el primer año de concesión

3. **Ingresos variables por venta de billetes de transporte urbano.** Estos ingresos se calculan en base a la demanda esperada para cada categoría de usuario y a la tarifa base aplicable, con las bonificaciones totales o parciales que asume el Ayuntamiento de Santiago.

La nueva **tarifa base** del servicio que se establece para este contrato es de **1,58 euros** (IVA no incluido). Por lo tanto, las tarifas y porcentajes a abonar por los usuarios sobre la citada tarifa base se desglosan en la siguiente tabla, abonando el resto la Administración en forma de subvención anual al concesionario:

<b>Tarifas a abonar por los usuarios del servicio de transporte urbano de Santiago de Compostela</b>		
<b>Tipo de tarifas</b>	<b>% tarifa pagada por usuarios</b>	<b>Tarifa (IVA no Incluido)</b>
<b>Billete ordinario</b>	100,00%	1,58 €
<b>Billete escolar</b>	40,00%	0,63 €
<b>Bono ordinario</b>	45,00%	0,71 €
<b>Bono escolar</b>	35,00%	0,55 €
<b>Bono mensual</b>	40,00%	0,63 €
<b>Pensionista</b>	45 cent>100 v	45 cent>100 v
<b>Bono Gratuito</b>	0,00%	0,00 €
<b>Transbordo ordinario</b>	0,00%	0,00 €
<b>Transbordo escolar</b>	0,00%	0,00 €
<b>Transbordo TMG</b>	0,00%	0,00 €
<b>Carencia de recursos</b>	0,00%	0,00 €
<b>Discapacidad</b>	0,00%	0,00 €
<b>Acompañante movilidad reducida</b>	0,00%	0,00 €

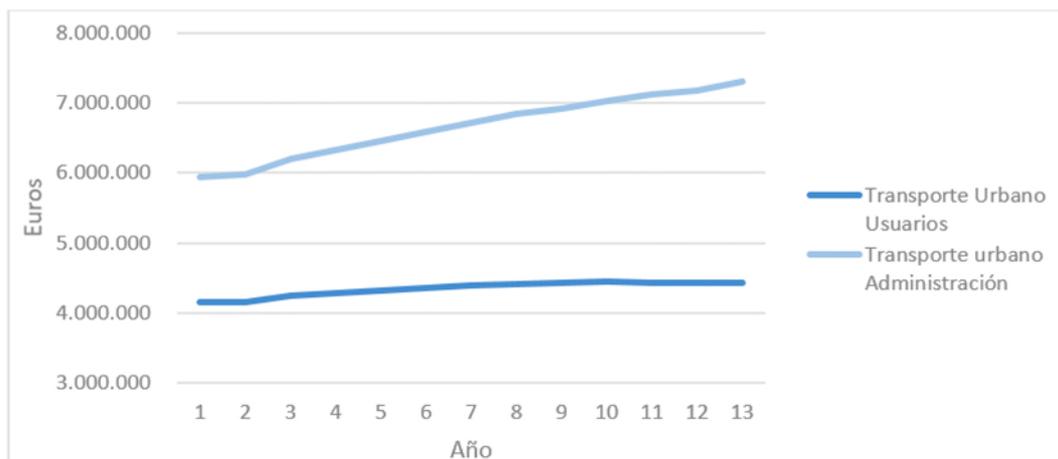
**Tabla 7: Tarifas a abonar por los usuarios del servicio de transporte urbano de Santiago de Compostela**

Dado que, de acuerdo a las previsiones contenidas en el estudio de viabilidad y el PCAP, estas tarifas podrán ser objeto de revisión de precios, a continuación, se recogen los ingresos que por este servicio obtiene el concesionario para el primer año de la concesión, analizándose más adelante la estimación de ingresos para el total periodo concesional, conforme a las tarifas aplicables a partir del tercer año de concesión por revisión de precios.

Tipo de servicio y usuario	Nº de viajes anuales (2024)	Precio unitario usuario	Precio unitario Administración	Importe total a pagar por usuarios	Importe a pagar por la Administración
Billete ordinario	895.864	1,58	-	1.415.464,55	
Billete escolar	129.728	0,63	0,95	81.988,23	122.982,35
Bono ordinario	2.315.178	0,71	0,87	1.646.091,79	2.011.889,96
Bono escolar	255.038	0,55	1,03	141.036,05	261.924,09
Bono mensual	425.994	0,63	0,95	269.228,31	403.842,46
Pensionista	1.882.642	0,45 a partir de 100 viajes	1,58 (100 viajes) 1,13 (a partir de 100 viajes)	594.914,98	2.379.659,92
Bono Gratuito	390		1,58		616,72
Transbordo ordinario	67.035		1,58		105.915,88
Transbordo escolar	8.412		1,58		13.291,73
Transbordo TMG	45.516		1,58		71.916,04
Carencia de recursos	77.800		1,58		122.924,00
Personas con grado de discapacidad (>=65%)	276.200		1,58		436.396,00
Acompañantes de personas con movilidad reducida	5.600		1,58		8.848,00
<b>TOTAL</b>				<b>6.731.832,63</b>	<b>5.940.207,15</b>

Tabla 8: Ingresos por servicio de transporte urbano para el primer año de concesión

Con la aplicación de la revisión de precios que se analizará a continuación, se prevé un incremento de los ingresos del contrato a partir del tercer año de concesión y, adicionalmente, un crecimiento de usuarios del colectivo pensionistas y un descenso de usuarios del resto de colectivos, lo que conllevará la necesidad de que la aportación municipal sea creciente a lo largo del periodo concesional. Como consecuencia, la previsión de ingresos públicos y privados que por este servicio obtiene el concesionario, evolucionará de la forma que se muestra en el siguiente gráfico:



**Gráfico 1: Evolución de la previsión de ingresos por transporte urbano según su origen (privado o público)**

### Revisión de precios

El Ayuntamiento de Santiago ha contemplado en la cláusula 8 del PCAP un mecanismo de revisión de precios, aplicable a partir del tercer año de la concesión, con el objeto de mitigar las subidas de costes del servicio que afectarían al contrato de concesión.

Con respecto a la elaboración de la estructura de costes a considerar como referente para el establecimiento de la fórmula de revisión de precios, según lo dispuesto en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, se efectúa únicamente la vinculación a aquellos costes directos, indispensables y significativos para el cumplimiento del objeto del contrato, y que resulten compatibles con las normas establecidas en este Real Decreto.

En concreto, se ha previsto que la fórmula de revisión de precios tenga en cuenta las posibles variaciones en los costes de los salarios, los servicios de mantenimiento y los carburantes, tal y como se muestra en la siguiente fórmula:

$$K_t = \left( A * \left( \frac{S_t}{S_0} \right) \right) + \left( B * \left( \frac{M_t}{M_0} \right) \right) + \left( C * \left( \frac{G_t}{G_0} \right) \right) + D$$

**Ecuación 2: Fórmula de revisión de precios**

Siendo:

*A: Peso del coste de la mano de obra en tanto por uno (0,6159)*

*B: Peso del coste del servicio de Mantenimiento y reparación en tanto por uno (0,0681).*

*C: Peso del coste de carburante/lubricantes en tanto por uno (0,1411)*

*D: Peso de la amortización / financiación y otros costes no significativos (no revisables). (0,1749).*

*S: la variación salarial media pactada a nivel estatal por el sector para la “Actividad 49. Transporte terrestre y por tubería”.*

*M: la variación a nivel estatal del índice de precios de consumo de la clase “Servicios de mantenimiento y reparaciones”.*

*G: la variación a nivel estatal del índice de precios al consumo de la clase “Carburantes y lubricantes”*

*t: el momento en el que se revisa el precio.*

*0: el momento de formalización del contrato*

Por lo tanto, se verifica que:  $A+B+C+D= 0,6159+0,0681+0,1411+0,1749 = 1$

En consecuencia, la revisión de precios será efectuada mediante este coeficiente  $K_t$ , que según las estimaciones realizadas por el Ayuntamiento, da como resultado las siguientes tarifas anuales a partir del tercer año de la concesión<sup>14</sup>:

Previsión de Tarifas anuales según revisión de precios durante la duración del contrato			
Años	Tarifa base transporte urbano	Tarifas transporte Aeropuerto de Santiago	
		Billete de ida	Billete i/v
Año 3	1,62	5,59	9,32
Año 4	1,64	5,66	9,43
Año 5	1,66	5,73	9,55
Año 6	1,68	5,80	9,67
Año 7	1,70	5,87	9,79
Año 8	1,72	5,92	9,87
Año 9	1,73	5,97	9,96
Año 10	1,75	6,02	10,04
Año 11	1,76	6,07	10,12
Año 12	1,77	6,12	10,21
Año 13	1,79	6,17	10,30

Tabla 9: Tarifas base anuales por revisión de precios

Teniendo en cuenta las anteriores tarifas, actualizadas por revisión de precios, y las bonificaciones ya descritas que asume el Ayuntamiento de Santiago, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario durante los 13 años de duración de la concesión por los tres servicios objeto de contrato, se recogen en la tabla y gráfico siguientes:

<sup>14</sup> Las nuevas tarifas anuales se calculan en función de las tasas de incremento de costes estimados por el Ayuntamiento y recogidos en la tabla 14: “Tasas de actualización de costes concesionales” del presente informe.

INGRESOS €	1	...	7	8	...	13	TOTAL	%
Ingresos previstos	12.844.081,33	...	14.567.172,32	14.813.650,94	...	15.801.812,86	187.860.723,47	100,00%
Ingresos Variables	12.672.036,0	...	14.335.286,3	14.579.446,1	...	15.555.661,2	184.946.431,27	98,45%
Transporte Aeropuerto	2.583.108,72	...	3.225.434,42	3.317.434,76	...	3.819.529,78	41.813.373,52	22,26%
Transporte Urbano Usuarios	4.148.723,85	...	4.391.981,94	4.420.277,89	...	4.434.560,70	56.485.480,30	30,07%
Transporte urbano Administración	5.940.203,41	...	6.717.869,96	6.841.733,43	...	7.301.570,72	86.647.577,45	46,12%
Otros Ingresos variables	172.045,35	...	231.886,00	234.204,86	...	246.151,66	2.914.292,20	1,55%
Publicidad	172.045,35	...	231.886,00	234.204,86	...	246.151,66	2.914.292,20	1,55%

Tabla 10: Ingresos totales del concesionario en los 13 años de duración de la concesión

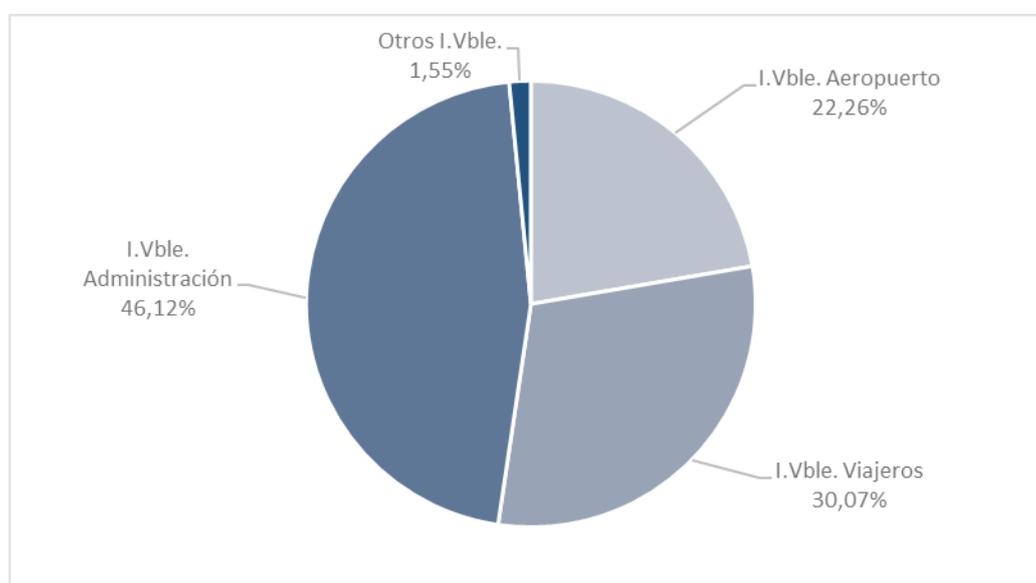


Gráfico 2: Distribución de ingresos concesionales

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, esta Oficina considera suficiente la estimación de ingresos realizada por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela para elaborar el estudio económico.

### 3. Estimación de costes e inversiones.

La concesión analizada prevé la realización de **inversiones** en inmovilizado por parte del concesionario, tal y como se detallan a continuación:

- El principal componente de la inversión lo constituye la **renovación de la flota de autobuses**, con un total de **58 vehículos** nuevos que debe adquirir el concesionario al inicio del contrato, de los cuales trece han de ser eléctricos y de éstos tres de reducidas dimensiones. En base a los

datos aportados por TUSSA<sup>15</sup>, se estiman los precios unitarios de los autobuses por tipología y se añade la adquisición por parte de la empresa adjudicataria de los vehículos que pueden seguir prestando servicio, por un importe igual a las amortizaciones pendientes, 26.562,50 euros. Las inversiones por renovación de la flota de autobuses serían las siguientes:

Tipos de autobuses	Importe unitario (Euros)	Unidades	Importe total (Euros)
<b>Vehículo eléctrico de 9 m</b>	<b>449.167,00</b>	<b>3</b>	<b>1.347.501,00</b>
<b>Vehículo eléctrico de 12 m</b>	<b>589.600,00</b>	<b>10</b>	<b>5.896.000,00</b>
<b>Vehículo GNC de 12 m</b>	<b>303.050,00</b>	<b>45</b>	<b>13.637.250,00</b>
<b>Vehículos actualmente operativos</b>			<b>26.562,50</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.341.817,00</b>	<b>58</b>	<b>20.907.313,50</b>

**Tabla 11: Plan global de inversión en autobuses**

Según señala el estudio, toda la flota de autobuses se amortizará en 13 años, plazo coincidente con el de duración del contrato.

- **Inversión en otros inmovilizados** imprescindibles para prestar una correcta ejecución del contrato, tales como vehículos auxiliares para taller e inspección, turismo para inspección, sistemas a instalar en la flota de vehículos, software y hardware, página web, aplicación para dispositivos móviles, reforma de local para atención al público, mobiliario y decoración, equipos informáticos, etc. Así mismo, como parte del objetivo de calidad y adecuación constante a las nuevas necesidades en materia de innovación en el sector del transporte, se prevé la necesidad de actualizar los sistemas tecnológicos de los autobuses en el año 7 de la concesión.

Por otra parte, en el año 8 de la concesión se prevé la reposición de las baterías de los vehículos eléctricos por un importe de 600.000 euros.

La amortización de estas inversiones según el Ayuntamiento no irá más allá del plazo de desarrollo del presente contrato.

El plan de inversiones del Ayuntamiento en otro inmovilizado se detalla en el siguiente cuadro:

<sup>15</sup> Sociedade Municipal de Xestión de Transporte Urbano de Santiago de Compostela, S.A.

Plan de inversiones en otro inmovilizado (euros)			
Concepto	Año 1	Año 7	Año 8
Dársena para autobuses y otras instalaciones	1.050.000,00	—	—
Mobiliario y decoración	5.179,00	—	—
Equipamiento informático y tecnológico	6.400,00	—	—
Vehículos auxiliares para taller e inspección	20.000,00	—	—
Turismo para inspección	30.000,00	—	—
Reforma local	50.000,00	—	—
Sistemas a instalar en autobuses	1.492.000,00	890.943,34	—
Software y hardware	229.700,00	235.500,21	—
Instalación eléctrica de recarga	328.823,00	—	—
Centro de transformación	140.940,00	—	—
Gasimera	537.190,00	—	—
Baterías vehículos eléctricos	—	—	600.000,00
<b>Total</b>	<b>3.890.232,00</b>	<b>1.126.443,55</b>	<b>600.000,00</b>

Tabla 12: Plan de inversiones en otro inmovilizado

De este modo, el plan de inversiones global previsto por el Ayuntamiento para esta concesión se resume del siguiente modo:

Plan de inversiones global previsto	
Concepto	Importe (euros)
Flota de autobuses	20.907.313,50
Otro inmovilizado	5.616.675,55
<b>Total</b>	<b>26.523.989,05</b>

Tabla 13: Plan de inversiones global previsto para la concesión

De acuerdo con la cláusula 33 del PCAP, “al finalizar el contrato los vehículos revertirán al Ayuntamiento. Del mismo modo revertirán al Ayuntamiento de Santiago las obras e instalaciones ejecutadas por el concesionario en la/s parcela/s destinadas a albergar el parque móvil”.

Las “inversiones que deban revertir en el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, estas se amortizarán por el 100% de su coste de adquisición, (,,). Respeto del material móvil que no esté amortizado cuando finalizara o fuera resuelto el contrato, el Ayuntamiento ejercerá la reversión sobre los mismos, conforme a los cuadros de amortización”.

En cuanto a la **estructura de costes soportados por el concesionario**, esta Oficina ha mantenido la clasificación de costes fijos y variables propuesta por la Administración contratante.

Serán costes fijos los gastos de personal, el 39% de la partida de otros gastos de explotación, los gastos de comunicación, los gastos generales y el alquiler de vehículos del primer año. Los costes variables serán los costes de

aprovisionamiento (combustible y lubricantes, repuestos y trabajos realizados por otras empresas) y el 61% de otros gastos de explotación.

Bajo esta premisa los **costes fijos** supondrían un **52,62%** del total de costes y los **variables** un **47,38%**

La Administración contratante toma como base los datos del año 2021 sobre los que aplica una serie de tasas de actualización anual<sup>16</sup> en función de la tipología de coste de que se trate. Los incrementos interanuales aplicados se recogen en la tabla siguiente:

Incrementos interanuales					
Concepto	2022	2023	2024	2025 - 2030	2031 - 2036
Personal	3,50%	3,50%	2,00%	1,50%	1,00%
Aprovisionamientos					
Combustible y lubricantes	21,50%	10,75%	5,40%	1,50%	1,00%
Repuestos	8,70%	5,60%	2,90%	1,50%	1,00%
Trabajos realizados por otras empresas	8,70%	5,60%	2,90%	1,50%	1,00%
Otros gastos de explotación	8,70%	5,60%	2,90%	1,50%	1,00%
Gastos Generales	8,70%	5,60%	2,90%	1,50%	1,00%

Tabla 14: Tasas de actualización de costes concesionales

La distribución de costes a lo largo de la concesión, según la información aportada por la Administración contratante, se muestra en la tabla y gráfico siguientes:

<sup>16</sup> Para el cálculo de las tasas de incremento aplicables a los costes concesionales, el solicitante ha utilizado diversas fuentes, entre otras, las proyecciones macroeconómicas del 5 de octubre de 2022 del Banco de España en su Boletín Económico “Proyecciones macroeconómicas de la economía española (2022-2024)”

COSTES €	1	...	7	8	...	13	TOTAL	%
<b>Costes Previstos</b>	11.489.707,14	...	11.533.170,13	11.648.251,83	...	12.241.154,49	149.843.789,66	100,00%
<b>Costes Variables</b>	5.032.062,70	...	5.498.799,01	5.553.787,00	...	5.837.085,96	70.996.646,48	47,38%
Combustible y lubricantes	2.873.934,55	...	3.142.484,38	3.173.909,22	...	3.335.810,50	40.571.743,41	27,08%
Repuestos	634.318,50	...	693.591,29	700.527,20	...	736.261,13	8.954.764,61	5,98%
Trabajos realizados por otras empresas	1.086.091,77	...	1.187.579,73	1.199.455,53	...	1.260.639,81	15.332.512,21	10,23%
Otros gastos de explotación	437.717,88	...	475.143,61	479.895,05	...	504.374,52	6.137.626,25	4,10%
<b>Costes Fijos</b>	6.457.644,44	...	6.034.371,12	6.094.464,83	...	6.404.068,53	78.847.143,18	52,62%
Personal	4.343.304,27	...	4.749.156,80	4.796.648,37	...	5.041.325,64	61.315.044,93	40,92%
Gastos generales	874.699,23	...	956.433,98	965.998,32	...	1.015.273,94	12.348.253,59	8,24%
Campañas comunicación	25.000,00	...	25.000,00	25.000,00	...	25.000,00	325.000,00	0,22%
Otros gastos de explotación	274.640,94	...	303.780,34	306.818,14	...	322.468,95	3.918.844,66	2,62%
Coste alquileres 1º año	940.000,00	...			...		940.000,00	0,63%

Tabla 15: Estructura de costes concesionales

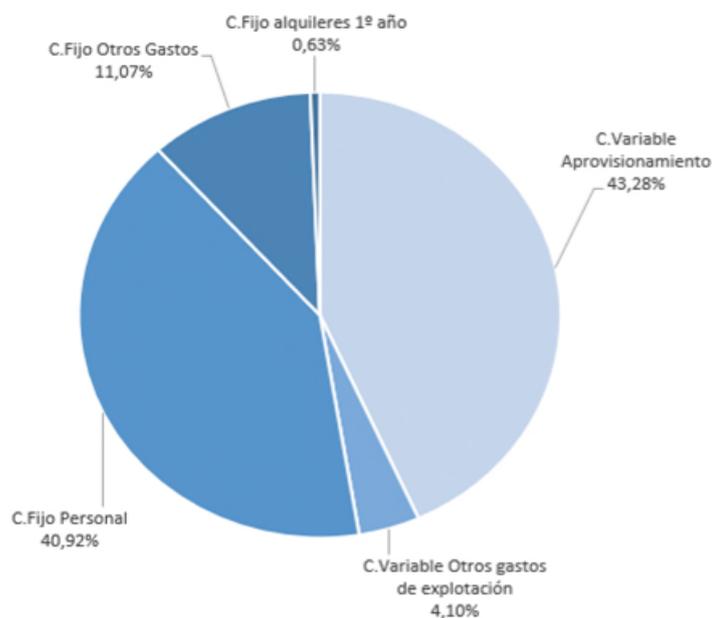


Gráfico 3: Distribución de costes concesionales

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

#### 4. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.

##### Escenario base:

Este escenario base contempla la previsión de ingresos y costes realizada por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, con las siguientes premisas:<sup>17</sup>

- La concesión se plantea con una vigencia de 13 años.
- La tarifa base para los dos primeros años de concesión es de 1,58 euros para el transporte urbano y de 5,45 euros para el viaje solo ida al/desde el aeropuerto y 9,09 euros para los viajes de ida y vuelta al aeropuerto.
- Se prevé revisión de precios a partir del tercer año de concesión, basada en los incrementos de los costes de los servicios.
- Consecuencia del incremento de tarifas en el primer año de explotación se produce una disminución del 12,5% en el número de viajeros mayores de 65 años y una minoración del 8% en el resto de colectivos usuarios del servicio de transporte urbano. La reducción de la demanda global del servicio de transporte urbano para el primer año de contrato resultaría ser de un 9,37%.
- Se prevén incrementos en el número de usuarios del servicio basados en el crecimiento de la población estimado hasta 2036, especialmente el incremento de usuarios del colectivo pensionistas, marcando una clara tendencia de envejecimiento poblacional.
- Para la línea de autobús del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro se considera que los incrementos interanuales de usuarios los años 2023 y 2024 son de un 15% y 7,5% respectivamente.
- Se prevé el incremento de ingresos a lo largo de la vigencia de la concesión por el aumento de la demanda y de los precios de los servicios, tanto de transporte al aeropuerto, como de transporte urbano.
- El incremento de los ingresos se producirá principalmente por el lado de la aportación municipal, debido a que los usuarios que tienen una evolución más creciente son aquellos cuyas tarifas están total o parcialmente bonificadas.
- Se prevén incrementos de los ingresos por publicidad a lo largo de la vigencia de la concesión, según las proyecciones del Ayuntamiento.
- Se estiman aumentos interanuales en los costes a lo largo de la vigencia de la concesión, según los porcentajes que señala el Ayuntamiento.

---

<sup>17</sup> Como ya se ha mencionado, han sido diversos los intercambios de información y petición de aclaraciones solicitados por parte de la Oficina, con el fin de delimitar las hipótesis y estimaciones realizados en este proyecto por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, celebrándose incluso una reunión con representantes del Ayuntamiento de Santiago de Compostela el día 15 de febrero de 2023.

- Se prevé una inversión inicial de 24.797.545,50 euros, una reinversión en el año 7 por valor de 1.126.443,55 euros y en el año 8 por importe de 600.000 euros, todas ellas se amortizarán por completo en el periodo concesional.
- El Ayuntamiento de Santiago estima para este escenario una probabilidad de ocurrencia del 70%<sup>18</sup>.
- La tasa de descuento aplicable a los flujos de caja que se generan en el proyecto es del 5,18%, calculada según lo previsto 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.

En base a las hipótesis descritas, este proyecto concesional alcanzaría en sus 13 años de duración un VAN de 271.027,43 euros, siendo la TIR del 5,34% y recuperando el concesionario la inversión en el año 13 de la concesión.

Este escenario, cuyo detalle puede consultarse en el Anexo III de este informe se resume seguidamente:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	<b>38.016.933,81</b>	RESULTADO OPERATIVO
	<b>20,24%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA
	<b>271.027,43</b>	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	13 años	PAY-BACK DESCONTADO
	<b>6,12%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	<b>5,34%</b>	TIR

Tabla 16: Indicadores financieros del escenario base

### Punto muerto:

Desde el escenario base esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional, es decir, aquel descenso de la demanda de los servicios objeto del contrato que provoque una reducción de los ingresos y costes variables que hiciesen que la rentabilidad económico-financiera del proyecto fuese cero, con la tasa de descuento aplicada.

Este punto muerto se alcanza cuando la **demanda desciende -0,33%**, lo que supone que el número de viajeros de transporte urbano se reduzca en 21.072 en

<sup>18</sup> Todas las estimaciones sobre la probabilidad de ocurrencia de los distintos escenarios han sido facilitadas por el Ayuntamiento conforme a sus propios cálculos.

el primer año de concesión (reducción del número de viajeros de 279.268 a lo largo de toda la vigencia del contrato), y el número de viajes con origen o destino aeropuerto se reduzca en 1.678 viajes para la primera anualidad (y 28.882 viajes para los 13 años de duración de la concesión).

Se puede concluir que, con pequeñas variaciones en la demanda del servicio, el concesionario podría incurrir en pérdidas y no recuperaría la inversión realizada en este proyecto concesional.

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

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	<b>37.640.899,52</b>	RESULTADO OPERATIVO
	<b>20,10%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA
	<b>3.261,25</b>	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN		PAY-BACK DESCONTADO
	<b>5,94%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	<b>5,18%</b>	TIR

**Tabla 17: Indicadores financieros del escenario de punto muerto**

Debe tenerse en cuenta que, si el punto muerto se calculara con una tasa de descuento del 3,18%, es decir, descontando el diferencial de 200 puntos básicos que prevé el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, la reducción de la demanda para alcanzar la rentabilidad nula debería de ser del 4,30%.

Para completar el **análisis de sensibilidad** y analizar el comportamiento económico del proyecto concesional ante variaciones en los niveles de demanda esperada se han planteado dos escenarios alternativos, optimista y pesimista, propuestos por la Administración.

#### **Escenario pesimista:**

Este escenario parte de las siguientes hipótesis del Ayuntamiento:

- En el primer año de explotación se produce una disminución del 25% en el número de viajeros mayores de 65 años y una disminución del 18% de media en el resto de colectivos usuarios del servicio de transporte urbano. La reducción de la demanda global del servicio de transporte urbano para el primer año de contrato resultaría de un 20,14%. En el resto de años, la demanda evoluciona con el mismo crecimiento poblacional estimado para el escenario base.

- Para la línea autobús al aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro se considera que los incrementos interanuales de usuarios los años 2023 y 2024 son de un 10% y un 5% respectivamente.
- El resto de hipótesis permanecen invariables respecto al escenario base.
- El Ayuntamiento de Santiago estima para este escenario una probabilidad de ocurrencia del 20%

En base a las anteriores premisas, en este escenario pesimista el concesionario obtendría una TIR de -4,91% y el VAN descendería hasta los -13.922.072,50 euros, lo que supone la inviabilidad económico-financiera del proyecto concesional, no llegando el concesionario a recuperar las inversiones realizadas en el plazo de duración del contrato. Los indicadores financieros de este escenario que se detallan en el Anexo V, se resumen a continuación:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	<b>17.903.907,14</b>	RESULTADO OPERATIVO
	<b>10,67%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA
	<b>-13.922.072,50</b>	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	-	PAY-BACK DESCONTADO
	<b>-5,14%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	<b>-4,91%</b>	TIR

Tabla 18: Indicadores financieros del escenario pesimista.

### Escenario optimista:

Este escenario parte de las siguientes hipótesis:

- En el primer año de explotación se produce una disminución del 5% en el número de viajeros mayores de 65 años y una disminución del 4% de media en el resto de colectivos usuarios del servicio de transporte urbano. La reducción de la demanda global del servicio de transporte urbano para el primer año de contrato resultaría de un 4,31%. En el resto de años, la demanda evoluciona con el mismo crecimiento poblacional estimado para el escenario base.
- Para la línea autobús al aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro se considera que los incrementos interanuales de usuarios los años 2023 y 2024 son de un 20% y un 15% respectivamente.
- El resto de hipótesis permanecen invariables respecto al escenario base.

- El Ayuntamiento de Santiago estima para este escenario una probabilidad de ocurrencia del 10%

Con las anteriores premisas, en este escenario optimista se obtendría una TIR de 10,54% y un VAN de 9.544.485,72 euros, recuperando el concesionario las inversiones realizadas en el año 10 de la concesión. Los indicadores financieros de este escenario que se detallan en el Anexo VI, se resumen a continuación:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	<b>51.213.758,09</b>	RESULTADO OPERATIVO
	<b>25,47%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA
	<b>9.544.485,72</b>	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	<b>10 años</b>	PAY-BACK DESCONTADO
	<b>12,28%</b>	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	<b>10,54%</b>	TIR

Tabla 19: Escenario optimista. Indicadores financieros

##### 5. Revisión del plazo establecido para el proyecto. verificación de la tasa de descuento y del período de recuperación de la inversión.

Como ya se ha señalado, el período de duración previsto en la documentación remitida por la entidad proponente para el contrato es de 13 años, duración que resulta conforme con el marco regulado en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.

No obstante, dicho plazo de duración debe evaluarse conforme a lo establecido en el artículo 29 de la LCSP, cuyo apartado 6 indica al respecto que *“si la concesión de obras o de servicios sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima de la misma no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos. Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión”*.

Por su parte, el apartado 9 de ese mismo artículo 29, aclara que “*el período de recuperación de la inversión a que se refieren los apartados 4 y 6 de este artículo será calculado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto al que se refieren los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española*”.

A estos efectos, 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, dispone que:

*“1. Se entiende por período de recuperación de la inversión del contrato aquél en el que previsiblemente puedan recuperarse las inversiones realizadas para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato, incluidas las exigencias de calidad y precio para los usuarios, en su caso, y se permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.*

*La determinación del período de recuperación de la inversión del contrato deberá basarse en parámetros objetivos, en función de la naturaleza concreta del objeto del contrato. Las estimaciones deberán realizarse sobre la base de predicciones razonables y, siempre que resulte posible, basadas en fuentes estadísticas oficiales.*

*2. Se define el período de recuperación de la inversión del contrato como el mínimo valor de  $n$  para el que se cumple la siguiente desigualdad, habiéndose realizado todas las inversiones para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato:*

*Donde:*

*$t$  son los años medidos en números enteros.*

*$FC_t$  es el flujo de caja esperado del año  $t$ , definido como la suma de lo siguiente:*

*a) El flujo de caja procedente de las actividades de explotación, que es la diferencia entre los cobros y los pagos ocasionados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos del contrato, teniendo en cuenta tanto las contraprestaciones abonadas por los usuarios como por la Administración, así como por otras actividades que no puedan ser calificadas como de inversión y financiación.*

*El flujo de caja procedente de las actividades de explotación comprenderá, entre otros, cobros y pagos derivados de cánones y tributos, excluyendo aquellos que graven el beneficio del contratista.*

*b) El flujo de caja procedente de las actividades de inversión, que es la diferencia entre los cobros y los pagos que tienen su origen en la adquisición de activos no corrientes y otros activos equivalentes, tales como inmovilizados intangibles*

(entre ellos, derechos de uso de propiedad industrial o intelectual, concesiones administrativas o aplicaciones informáticas), materiales o inversiones inmobiliarias, así como los cobros procedentes de su enajenación.

Aunque no se prevea su efectiva enajenación en el momento de realizar las proyecciones, se incluirá como cobro procedente de las actividades de inversión el valor residual de los activos, entendido como el importe que se podría recuperar al término del contrato o bien de la vida útil del elemento patrimonial, en caso de que ésta finalice con anterioridad, ya sea por su venta en el mercado o por otros medios.

Para la determinación del valor residual se analizarán las características de los elementos patrimoniales, tales como su vida útil, usos alternativos, movilidad y divisibilidad.

FCt no incluirá cobros y pagos derivados de actividades de financiación.

La estimación de los flujos de caja se realizará sin considerar ninguna actualización de los valores monetarios que componen FCt.

*b* es la tasa de descuento, cuyo valor 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)					
sep-22	oct-22	nov-22	dic-22	ene-23	feb-23
2,95	3,31	3,11	3,11	3,22	3,39
<b>Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)</b>					<b>5,18%</b>

**Tabla 20: Cálculo de la tasa de descuento aplicable**

Aplicando la tasa de descuento a los escenarios analizados previamente, se obtienen los indicadores financieros que se muestran en la tabla siguiente:

Indicadores financiero del proyecto	ESCENARIOS			
	Escenario Base	Punto muerto (-0,33%)	Escenario pesimista	Escenario optimista
Resultado operativo	38.016.933,81	37.640.899,52	17.903.907,14	51.213.758,09
Rentabilidad operativa	20,24%	20,10%	10,67%	25,47%
Resultado neto	11.492.944,76	11.116.910,47	-13.922.072,50	24.689.769,04
Rentabilidad neta	6,12%	5,94%	-5,14%	12,28%
Valor actual neto (VAN)	271.027,43	3.261,25	-13.922.072,50	9.544.485,72
Tasa interna de retorno (TIR)	5,34%	5,18%	-4,91%	10,54%
Payback (PRI)	13 años	-	-	10 años

Tabla 21: Resumen de los escenarios analizados aplicando la tasa de descuento

En consecuencia, para el escenario base, establecer una duración del contrato de 13 años es conforme a lo establecido en la normativa aplicable referenciada previamente.

## 6. Análisis de transferencia de riesgo operacional

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

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

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

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

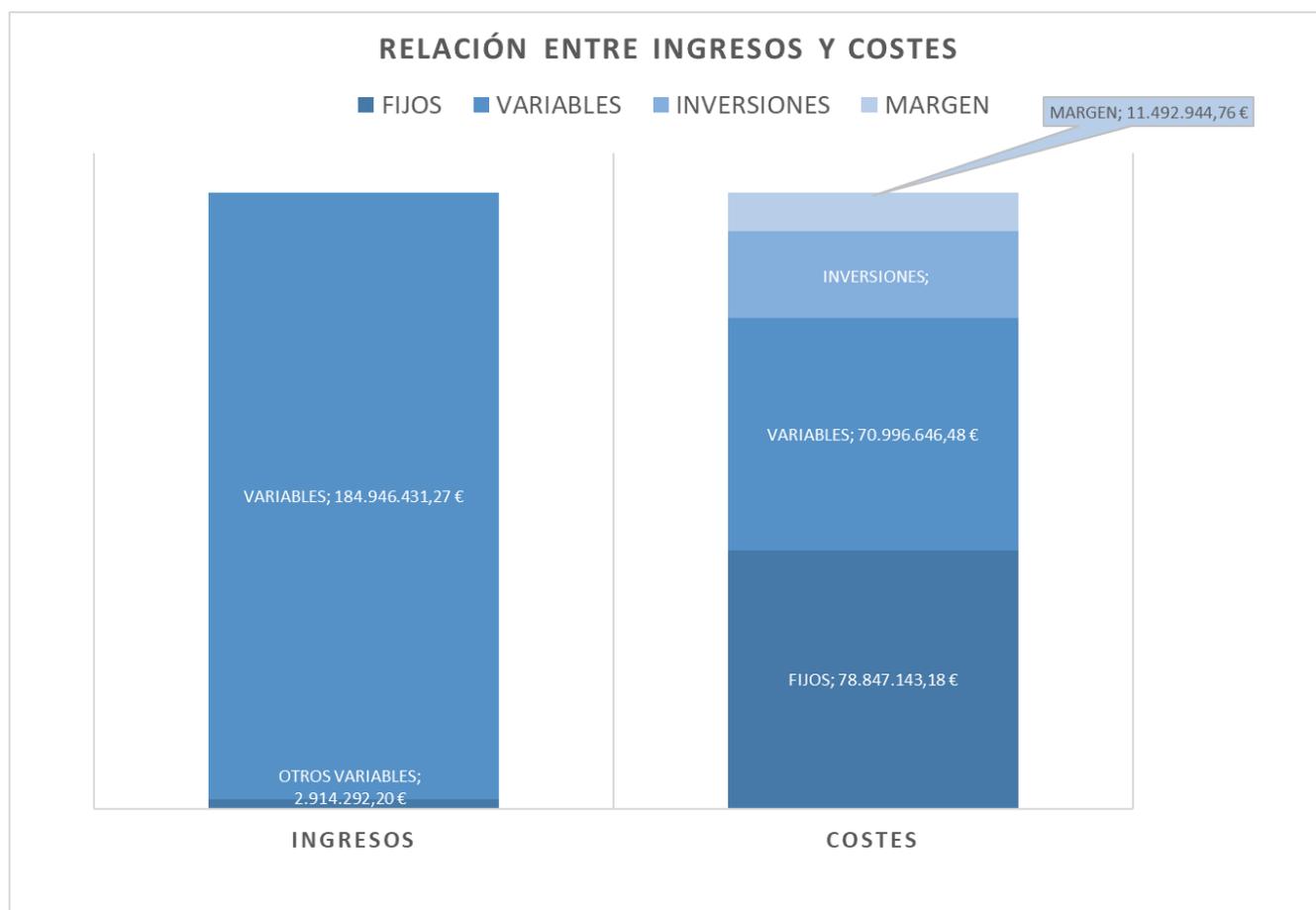
El riesgo operacional supone la asunción por el operador de la responsabilidad sobre los aspectos técnicos, financieros y de gestión del servicio, más allá del riesgo y ventura inherente a un contrato público, sin que existan mecanismos de compensación por los que el poder público garantice un nivel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

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

- La propia estructura de ingresos y costes de la concesión delimita en este contrato un **potencial riesgo de demanda**, ya que el **98,45% de los ingresos concesionales van a depender de la demanda del servicio** de transporte de viajeros, tanto de la línea al aeropuerto, como principalmente del servicio de transporte urbano (76,13% del total de ingresos). El concesionario depende directamente de los ingresos de terceros, provenientes de la demanda de los servicios de transporte ofertados, para cubrir tanto la inversión que debe de llevar a cabo como el resto de costes de explotación del contrato de concesión. Aunque la aportación pública calculada en el escenario base cubre los costes fijos de la concesión y un porcentaje de los costes variables, como la Administración bonifica parte de las tarifas de los usuarios y el ingreso dependerá de la demanda de los usuarios del transporte urbano a lo largo del periodo concesional, estos ingresos de origen público son de naturaleza 100% variable y no están asegurados para el concesionario.
- Por otro lado, los **costes son en su mayoría de carácter fijo** (52,62%) y con una especial relevancia los costes de personal subrogable, que representa más del 40% del total de costes concesionales. Esto supone una limitación adicional en la gestión de estos costes fijos, en función de la demanda, por parte del concesionario.
- Las **inversiones** que el concesionario está obligado a realizar en este contrato constituyen un importante desembolso (26.523.989,05 euros) y representan más del 14% de los ingresos totales del proyecto en el escenario base.
- Respecto al escenario base que propone la Administración, bajadas de la demanda superiores al 0,33% conllevarían una rentabilidad económico-financiera nula para el concesionario, tomando la tasa de descuento de los flujos de caja en el mencionado 5,18%. Si se reduce dicha tasa de descuento en el diferencial de rentabilidad de 200 puntos básicos que establece el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, sería necesaria una bajada de demanda del 4,30% para alcanzar dicho punto muerto.

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

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



**Ilustración 1: Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base**

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

## V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el presente análisis, procede realizar la evaluación sobre dos ejes fundamentales del proyecto: la idoneidad del modelo de concesión y la

razonabilidad de la rentabilidad relacionada con el nivel de riesgo que deberá asumir el concesionario.

## **1. Idoneidad del modelo de concesión**

El objetivo principal a alcanzar con este contrato es la gestión del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros dentro del término municipal de Santiago de Compostela, abarcando sus zonas urbanas y rurales, así como aquellas zonas limítrofes de continuidad urbana.

El Ayuntamiento de Santiago de Compostela tiene atribuida la competencia en materia de transporte colectivo urbano de viajeros en virtud del artículo 25.2.g) de la Ley 7 /1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de Régimen Local y la Ley de 2/2017, 8 de febrero de medidas fiscales, administrativas y de ordenación de la Comunidad Autónoma de Galicia. El Ayuntamiento carece de medios personales y materiales necesarios para llevar a cabo una gestión directa del servicio y satisfacer dichas necesidades básicas, por lo que han de contratarse los servicios de una empresa especializada en la prestación de este tipo de servicios que sí cuenta con dichos medios especializados.

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

A pesar de no haber introducido adicionalmente un análisis cuantitativo<sup>19</sup> acerca de la idoneidad de la utilización de la concesión como modelo de contratación para el proyecto, tratándose de un servicio que se viene prestando de forma recurrente y cuya necesidad está acreditada, así como la información aportada por la administración solicitante, puede concluirse con una opinión favorable acerca de la idoneidad de la utilización del contrato de concesión de servicios.

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

Tal y como se ha comprobado en el análisis de escenarios, a los 13 años de concesión el VAN alcanza los 271.027,43 euros, con una TIR de 5,34%, muy próxima a la tasa de descuento de 5,18%. Las inversiones requeridas en el contrato de concesión son de 26.523.989,05 euros.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> En general, esta Oficina considera que un buen método para llevarlo a cabo es utilizar instrumentos de cuantificación como puede ser el comparador del sector público.

<sup>20</sup> A este escenario base, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela le asigna una probabilidad de ocurrencia del 70%. Al escenario alternativo pesimista que conllevaría una TIR del -4,91% se le atribuye una probabilidad de suceder del 20%, mientras que el escenario optimista con el que se alcanzaría una TIR del 10,54%, tendría una probabilidad de ocurrencia del 10%.

Como ya se ha mencionado, si la demanda disminuyera más de un 0,33%, el contrato de concesión obtendría una rentabilidad económico-financiera nula aplicando dicha tasa de descuento. Dicha disminución debe ser del 4,30% si la tasa de descuento fuera del 3,18%, (suprimiendo así el diferencial de rentabilidad de 200 puntos básicos establecidos en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero). En este contexto hay tener en cuenta que la nueva tarifa base de transporte urbano incrementa más de un 40% respecto a la actualmente en vigor, y que ese servicio representa la principal fuente de ingresos para el concesionario.

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento, se considera que la rentabilidad económico-financiera del proyecto y resto de indicadores económicos se podrían considerar dentro de los límites de la sostenibilidad conforme a una duración de 13 años de la concesión.

## VI. CONCLUSIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y conforme a la información incluida en los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del *contrato de concesión de servicios de transporte urbano del término municipal de Santiago de Compostela*, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- En relación con la documentación aportada y las estimaciones tanto de demanda e ingresos como de costes, con las puntualizaciones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este informe, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo.
- En cuanto al plazo previsto para el contrato, a la vista de lo establecido en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo, en su artículo 4, apartado 3, y en base a lo dispuesto en los apartados 6 y 9 del artículo 29 de la LCSP, así como 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, no se plantean objeciones al plazo de 13 años de duración de la concesión propuesto por la Administración.
- Respecto al riesgo operacional transferido al concesionario, de acuerdo con la información facilitada, se puede concluir que no es desdeñable en condiciones normales de funcionamiento. El concesionario está expuesto a las incertidumbres del mercado y no tiene garantizada la cobertura de sus costes, por lo que puede obtener rentabilidades negativas con variaciones normales de la demanda que reduzcan sus niveles de ingresos. Todo esto, habiendo tenido en consideración la configuración

de los ingresos, del Ayuntamiento y de terceros, y de los costes e inversiones a los que tiene que hacer frente el concesionario.

- Teniendo en cuenta los riesgos e incertidumbres expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento, se considera que la rentabilidad económico-financiera del proyecto y resto de indicadores económicos se podrían entender dentro de los límites de la sostenibilidad con el riesgo asumido en la concesión durante los 13 años de plazo máximo de la misma.

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

- 1. Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día 25 de octubre de 2022:**
  - Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE.
  - Estudio de viabilidad económica del contrato del servicio de transporte público urbano en Santiago de Compostela, de mayo de 2022.
  - Memoria explicativa del contrato del servicio de transporte público urbano en Santiago de Compostela
  - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que ha de regir este contrato, a adjudicar por procedimiento abierto.
  - Propuesta de Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato.
  - Informe favorable de la Asesoría Jurídica municipal.
  - Informe sobre las modificaciones efectuadas en el PCAP el informe de la Asesoría Jurídica.
  - Informe sobre la estructura de costes de la Xunta Consultiva de Contratación Administrativa da Xunta de Galicia.
  - Anuncio de la estructura de costes en el Boletín Oficial de la provincia de La Coruña
  - Alegaciones a la estructura de costes publicada e informes a las alegaciones.
  
- 2. Documentación adicional facilitada los días 3 y 6 de febrero de 2023, tras el requerimiento de información realizado por la ONE:**
  - Oficio de respuesta al requerimiento de la ONE.
  - Estudio de viabilidad económica del contrato del servicio de transporte público urbano en Santiago de Compostela.
  - Viajeros anuales del transporte urbano sin el servicio del aeropuerto referidos al año 2022.
  - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.
  
- 3. Documentación adicional facilitada los días 22 y 27 de febrero de 2023:**
  - Respuesta a los requerimientos de la ONE.
  - Estudio de viabilidad económica del contrato del servicio de transporte público urbano en Santiago de Compostela.
  - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.
  - Propuesta de Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

## ANEXO II: PREVISIÓN DE EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS POR TARIFA A LO LARGO DE LA CONCESIÓN

Previsión de la evolución del número de viajeros por tipo de tarifa durante duración del contrato													
Tipo de tarifas	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13
Billete ordinario	895.864	892.790	888.979	885.071	880.520	874.869	867.928	860.472	852.140	842.921	832.670	821.869	810.835
Billete escolar	129.728	129.283	128.731	128.165	127.506	126.688	125.683	124.603	123.397	122.062	120.577	119.013	117.415
Bono ordinario	2.315.178	2.307.235	2.297.385	2.287.287	2.275.525	2.260.923	2.242.985	2.223.716	2.202.184	2.178.360	2.151.866	2.123.953	2.095.439
Bono escolar	255.038	254.163	253.078	251.966	250.670	249.061	247.085	244.963	242.591	239.966	237.048	233.973	230.832
Bono mensual	425.994	424.532	422.720	420.862	418.698	416.011	412.711	409.165	405.203	400.819	395.945	390.809	385.562
Mayores 65 años	1.882.642	1.930.637	1.979.902	2.026.773	2.073.301	2.121.589	2.172.859	2.222.808	2.273.540	2.325.005	2.378.082	2.430.525	2.481.110
Bono Gratuito	390	389	387	386	384	381	378	375	371	367	363	358	353
Transbordo ordinario	67.035	66.805	66.520	66.228	65.887	65.464	64.945	64.387	63.764	63.074	62.307	61.498	60.673
Transbordo escolar	8.412	8.384	8.348	8.311	8.268	8.215	8.150	8.080	8.002	7.915	7.819	7.718	7.614
Transbordo TMG	45.516	45.360	45.167	44.968	44.737	44.450	44.097	43.718	43.295	42.827	42.306	41.757	41.196
Carencia de recursos	77.800	77.533	77.202	76.863	76.467	75.977	75.374	74.726	74.003	73.202	72.312	71.374	70.416
Personas con grado de discapacidad (>=65%)	276.200	275.252	274.077	272.873	271.469	269.727	267.587	265.289	262.720	259.878	256.717	253.387	249.985
Acompañantes de personas con movilidad reducida	5.600	5.581	5.557	5.533	5.504	5.469	5.425	5.379	5.327	5.269	5.205	5.137	5.068
<b>TOTAL</b>	<b>6.385.399</b>	<b>6.417.944</b>	<b>6.448.054</b>	<b>6.475.285</b>	<b>6.498.937</b>	<b>6.518.826</b>	<b>6.535.209</b>	<b>6.547.681</b>	<b>6.556.537</b>	<b>6.561.666</b>	<b>6.563.215</b>	<b>6.561.370</b>	<b>6.556.500</b>

### ANEXO III: ESCENARIO BASE

%	TOTAL	INDICADORES	Año						
			Hasta el inicio del periodo de concesión	1	...	7	8	...	13
100,00%	187.860.723,47	Ingresos Previstos	0,00	12.844.081,33	...	14.567.172,32	14.813.650,94	...	15.801.812,86
98,45%	184.946.431,27	Ingresos Variables	0,00	12.672.035,98	...	14.335.286,32	14.579.446,08	...	15.555.661,20
1,55%	2.914.292,20	Otros Ingresos Variables	0,00	172.045,35	...	231.886,00	234.204,86	...	246.151,66
...									
100,00%	-149.843.789,66	Costes Previstos	0,00	-11.489.707,14	...	-11.533.170,13	-11.648.251,83	...	-12.241.154,49
47,38%	-70.996.646,48	Costes Variables	0,00	-5.032.062,70	...	-5.498.799,01	-5.553.787,00	...	-5.837.085,96
52,62%	-78.847.143,18	Costes Fijos	0,00	-6.457.644,44	...	-6.034.371,12	-6.094.464,83	...	-6.404.068,53
...									
	38.016.933,81	Resultado operativo	0,00	1.354.374,19	...	3.034.002,19	3.165.399,11	...	3.560.658,37
	20,24%	Rentabilidad operativa		10,54%	...	20,83%	21,37%	...	22,53%
	-26.523.989,05	Amortización	0,00	-2.556.197,94	...	-2.550.885,44	-2.492.668,89	...	-307.740,59
	11.492.944,76	Resultado Operativo Neto	0,00	-1.201.823,75	...	483.116,75	672.730,22	...	3.252.917,78
	6,12%	Rentabilidad Operativa Neta		-9,36%	...	3,32%	4,54%	...	20,59%
	Tasa de Descuento:	5,18%							
	38.016.933,81	Flujos de caja Operativos	0,00	1.354.374,19	...	3.034.002,19	3.165.399,11	...	3.560.658,37
	-26.523.989,05	Inversiones	-24.797.545,50	0,00	...	-1.126.443,55	-600.000,00	...	0,00
	11.492.944,76	Flujos de Caja con inversión	-24.797.545,50	1.354.374,19	...	1.907.558,64	2.565.399,11	...	3.560.658,37
	271.027,43	Flujos de Caja Descontados	-24.797.545,50	1.287.672,75	...	1.339.509,30	1.712.732,77	...	1.846.711,88
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-24.797.545,50	-23.509.872,75	...	-11.192.371,74	-9.479.638,96	...	271.027,43

## ANEXO IV: ESCENARIO DE PUNTO MUERTO

%	TOTAL	INDICADORES	Año						
			Hasta el inicio del periodo de concesión	1	2	...	7	...	13
100,00%	187.250.400,25	Ingresos Previstos	0,00	12.802.263,62	13.002.889,54	...	14.519.865,87	...	15.750.479,18
98,44%	184.336.108,05	Ingresos Variables	0,00	12.630.218,27	12.810.198,75	...	14.287.979,87	...	15.504.327,52
1,56%	2.914.292,20	Otros ingresos variables	0,00	172.045,35	192.690,79	...	231.886,00	...	246.151,66
100,00%	-149.609.500,73	Costes Previstos	0,00	-11.473.101,33	-10.690.733,50	...	-11.515.024,09	...	-12.221.892,11
47,30%	-70.762.357,55	Costes Variables	0,00	-5.015.456,89	-5.087.472,72	...	-5.480.652,97	...	-5.817.823,57
52,70%	-78.847.143,18	Costes Fijos	0,00	-6.457.644,44	-5.603.260,79	...	-6.034.371,12	...	-6.404.068,53
37.640.899,52	Resultado operativo	0,00	1.329.162,28	2.312.156,04	...	3.004.841,78	...	3.528.587,07	
20,10%	Rentabilidad operativa	0,10	0,18	...	0,21	...	0,22		
-26.523.989,05	Amortización	0,00	-2.556.197,94	-2.556.197,94	...	-2.550.885,44	...	-307.740,59	
11.116.910,47	Resultado Operativo Neto	0,00	-1.227.035,66	-244.041,91	...	453.956,34	...	3.220.846,48	
5,94%	Rentabilidad Operativa Neta	-0,10	-0,02	...	0,03	...	0,20		
Tasa de Descuento :		<b>5,18%</b>							
37.640.899,52	Flujos de caja Operativos	0,00	1.329.162,28	2.312.156,04	...	3.004.841,78	...	3.528.587,07	
-26.523.989,05	Inversiones	24.797.545,50	0,00	0,00	...	-1.126.443,55	...	0,00	
11.116.910,47	Flujos de Caja con inversión	24.797.545,50	1.329.162,28	2.312.156,04	...	1.878.398,23	...	3.528.587,07	
3.261,25	Flujos de Caja Descontados	24.797.545,50	1.263.682,47	2.089.955,52	...	1.318.886,23	...	1.829.701,37	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	24.797.545,50	-23.533.863,03	-21.443.907,51	...	-11.348.937,59	...	3.261,25	

## ANEXO V: ESCENARIO PESIMISTA

%	TOTAL	INDICADORES	Año						
			Hasta el inicio del periodo de concesión	1	...	7	8	...	13
100,00%	167.747.696,80	Ingresos Previstos	0,00	11.476.682,29	...	13.009.042,84	13.226.951,24	...	14.097.021,77
98,26%	164.833.404,60	Ingresos Variables	0,00	11.304.636,94	...	12.777.156,84	12.992.746,38	...	13.850.870,11
1,74%	2.914.292,20	Otros Ingresos Variables	0,00	172.045,35	...	231.886,00	234.204,86	...	246.151,66
100,00%	-149.843.789,66	Costes Previstos	0,00	-11.489.707,14	...	-11.533.170,13	-11.648.251,83	...	-12.241.154,49
47,38%	-70.996.646,48	Costes Variables	0,00	-5.032.062,70	...	-5.498.799,01	-5.553.787,00	...	-5.837.085,96
52,62%	-78.847.143,18	Costes Fijos	0,00	-6.457.644,44	...	-6.034.371,12	-6.094.464,83	...	-6.404.068,53
					...			...	
	17.903.907,14	Resultado operativo	0,00	-13.024,85	...	1.475.872,71	1.578.699,41	...	1.855.867,28
	10,67%	Rentabilidad operativa		-0,00	...	0,11	0,12	...	0,13
	-26.523.989,05	Amortización	0,00	-2.556.197,94	...	-2.550.885,44	-2.492.668,89	...	-307.740,59
	-8.620.081,91	Resultado Operativo Neto	0,00	-2.569.222,79	...	-1.075.012,74	-913.969,48	...	1.548.126,69
	-5,14%	Rentabilidad Operativa Neta		-0,22	...	-0,08	-0,07	...	0,11
	Tasa de Descuento:	5,18%							
	17.903.907,14	Flujos de caja Operativos	0,00	-13.024,85	...	1.475.872,71	1.578.699,41	...	1.855.867,28
	-26.523.989,05	Inversiones	-24.797.545,50	0,00	...	-1.126.443,55	-600.000,00	...	0,00
	-8.620.081,91	Flujos de Caja con Inversión	-24.797.545,50	-13.024,85	...	349.429,16	978.699,41	...	1.855.867,28
	-13.922.072,50	Flujos de Caja Descontados	-24.797.545,50	-12.383,19	...	245.345,90	653.324,49	...	962.335,02
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-24.797.545,50	-24.809.928,69	...	-19.567.361,39	-18.914.036,89	...	-13.922.072,50

## ANEXO VI: ESCENARIO OPTIMISTA

%	TOTAL	INDICADORES	Año						
			Hasta el inicio del período de concesión	1	...	9	10	...	13
100,00%	201.057.547,75	Ingresos Previstos	0,00	13.709.509,09	...	16.055.445,81	16.319.245,62	...	16.955.704,54
98,55%	198.143.255,55	Ingresos Variables	0,00	13.537.463,74	...	15.818.898,90	16.080.333,24	...	16.709.552,88
1,45%	2.914.292,20	Otros Ingresos Variables	0,00	172.045,35	...	236.546,91	238.912,38	...	246.151,66
100,00%	-149.843.789,66	Costes Previstos	0,00	-11.489.707,14	...	-11.764.484,36	-11.881.879,21	...	-12.241.154,49
47,38%	-70.996.646,48	Costes Variables	0,00	-5.032.062,70	...	-5.609.324,88	-5.665.418,13	...	-5.837.085,96
52,62%	-78.847.143,18	Costes Fijos	0,00	-6.457.644,44	...	-6.155.159,48	-6.216.461,08	...	-6.404.068,53
					...			...	
	51.213.758,09	Resultado operativo	0,00	2.219.801,95	...	4.290.961,45	4.437.366,41	...	4.714.550,05
	25,47%	Rentabilidad operativa		0,16	...	0,27	0,27	...	0,28
	-26.523.989,05	Amortización	0,00	-2.556.197,94	...	-2.612.668,89	-2.612.668,89	...	-307.740,59
	24.689.769,04	Resultado Operativo Neto	0,00	-336.396,00	...	1.678.292,55	1.824.697,52	...	4.406.809,45
	12,28%	Rentabilidad Operativa Neta		-0,02	...	0,10	0,11	...	0,26
	Tasa de Descuento:	5,18%							
	51.213.758,09	Flujos de caja Operativos	0,00	2.219.801,95	...	4.290.961,45	4.437.366,41	...	4.714.550,05
	-26.523.989,05	Inversiones	-24.797.545,50	0,00	...	0,00	0,00	...	0,00
	24.689.769,04	Flujos de Caja con Inversión	-24.797.545,50	2.219.801,95	...	4.290.961,45	4.437.366,41	...	4.714.550,05
	9.544.485,72	Flujos de Caja Descontados	-24.797.545,50	2.110.445,68	...	2.723.291,80	2.677.471,21	...	2.444.666,51
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-24.797.545,50	-22.687.099,82	...	-663.053,40	2.014.417,81	...	9.544.485,72