

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

25005

**Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano
de Torrevieja**

Ayuntamiento de Torrevieja

Abril 2025

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: 43/2024

Nº Expediente órgano solicitante: 2976/2023

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Objeto: Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano de Torrevieja

Entidad solicitante: Ayuntamiento de Torrevieja

Órgano contratación: Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Torrevieja

Fecha solicitud inicial: 23/12/2024

Fecha recepción información complementaria: 12/02/2025 y 05/03/2025



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

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

Oficina Nacional de Evaluación

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

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

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

Este informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada el día 7 de abril de 2025. La información contenida en este documento puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando que procede de la Oficina Nacional de Evaluación.

INDICE

I.	INTRODUCCIÓN	4
1.	Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	4
2.	Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.	5
II.	EXPEDIENTE	6
1.	Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.....	6
2.	Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	6
3.	Objeto del “Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano de Torrevieja”	7
4.	Elementos económicos del contrato.	8
III.	METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	10
IV.	DESARROLLO DEL ANÁLISIS.....	11
1.	Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto	11
2.	Ingresos y sistema de retribución al contratista	13
2.1.	Calidad de la previsión de demanda	13
2.2.	Análisis de la estimación de ingresos	15
3.	Estimación de inversiones	17
4.	Estimación de costes	19
5.	Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto	22
5.1.	Escenario Base	22
5.2.	Análisis crítico del escenario base	24
5.3.	Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio	25
5.4.	Escenarios alternativos planteados por la ONE	26
5.5.	Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	27
6.	Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.	28
6.1.	Análisis de la tasa de descuento	28
6.2.	Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato	29
7.	Análisis de transferencia de riesgo operacional.....	31
V.	EVALUACIÓN DEL PROYECTO	33
1.	Idoneidad del modelo de concesión.....	33
2.	Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo de proyecto	34
3.	Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas	35
VI.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	37

ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	38
ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES	40
ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS	41
ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO.....	42

INDICE TABLAS

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato (€)	9
Tabla 2. Distribución de los ingresos.....	12
Tabla 3. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional....	15
Tabla 4. Ingresos tarifarios en el primer año de concesión	16
Tabla 5. Ingresos tarifarios en el periodo concesional (€)	16
Tabla 6. Ingresos totales del concesionario (€)	17
Tabla 7. Inversiones previstas (€)	18
Tabla 8. Personal mínimo a adscribir al contrato	19
Tabla 9. Costes de personal el primer año de operación	20
Tabla 10. Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)	21
Tabla 11. Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1).....	21
Tabla 12. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	24
Tabla 13. Resultados del Escenario Base Ajustado.....	25
Tabla 14. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad en los distintos escenarios planteados.....	25
Tabla 15. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad escenarios alternativos...	26
Tabla 16. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	27
Tabla 17. Ratio Sector de actividad (CNAE): H493: Otro transporte terrestre de pasajeros.....	34
Tabla 18. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional.....	36

INDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sensibilidad del VAN	27
Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR	28
Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera (TIR)	36
Gráfico 4. Análisis de la sostenibilidad financiera (VAN).....	36

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Hitos principales de la concesión	31
--	----

I. INTRODUCCIÓN

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

La Oficina Nacional de Evaluación (ONE), órgano colegiado integrado en la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación (OIReScon), se encuentra regulada en el artículo 333 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP), así como por la Orden HFP/1381/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la organización y funcionamiento de la Oficina Nacional de Evaluación (en lo sucesivo, Orden ONE).

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

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

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

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

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

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

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

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

Conforme a lo establecido en la Orden ONE, la unidad de apoyo técnico ha formulado un documento de análisis y estudio sobre el contrato de la concesión de servicios objeto de evaluación, que ha servido de principal soporte técnico para la elaboración de la propuesta de informe que, conforme a lo previsto en la Orden ONE ha sido elevada por la División de análisis económico y evaluación de los contratos de concesión de la OIReScon, para su debate y aprobación por parte del Pleno de la ONE.

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

II. EXPEDIENTE

1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.

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

Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones los días 12 de febrero y 5 de marzo de 2025. No es hasta esta última fecha en la que se entiende que el expediente se encontraba en condiciones de ser objeto del análisis correspondiente a efectos de lo previsto en el artículo 333 de la LCSP².

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

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

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

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

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente los días 12 de febrero y 5 de marzo de 2025 a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

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

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

3. Objeto del “Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano de Torre vieja”

El **objeto** de este contrato es la prestación del servicio de transporte público regular urbano de viajeros de uso general en el municipio de Torre vieja.

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

Según el PCAP, remitido por la Administración, la **duración** del contrato de concesión será de **14 años**, de conformidad con el [Reglamento \(CE\) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos \(CEE\) n.º 1191/69 y \(CEE\) n.º 1107/70 del Consejo](#)

Ya se anticipa que, a juicio de esta Oficina, no se cumplen los requisitos necesarios que exige dicha norma para que en este contrato se establezca un plazo que supere los 10 años de duración, tal como se analizará a lo largo de este informe³.

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

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

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

A dicho contrato le corresponde la siguiente codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV⁴:

60112000-6 – *Servicios de transporte por la vía pública*

4. Elementos económicos del contrato.

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

1. **Ingresos variables en función de la demanda o ingresos por prestación de servicio**, que son los ingresos previstos por la aplicación de las tarifas a abonar por los usuarios de las líneas de autobús, en función del sistema tarifario aplicable en el periodo concesional⁵.
2. **Aportación por déficit de explotación o compensación por obligación de servicio público**. Se trata de una aportación pública máxima calculada por diferencia entre los costes del servicio y los ingresos netos efectivamente realizados, modificada en su caso por una cantidad en concepto de sanciones. Los componentes del cálculo de la citada subvención se analizarán más adelante en este informe.
3. **Ingresos por publicidad**. La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos.
4. **Ingresos por valor residual de activos**. Se corresponden con el capital pendiente de amortizar de los autobuses, que revertirán a la Administración al final de la duración de la concesión.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 121.976.672,71 euros, correspondiente con la aportación máxima que el Ayuntamiento realizará como compensación al déficit de explotación que pudiera producirse, para la duración prevista por la propia administración solicitante de 14 años⁶.

Por otro lado, el **valor estimado del contrato (VEC)** es de 192.053.576,78 euros (IVA no incluido), considerando la duración de 14 años propuesta por el

⁴ 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.

⁵ Las tarifas de inicio del servicio para el año 2025 están descritas en la cláusula 5 del PCAP.

⁶ Esta Oficina recomienda revisar tanto el cálculo del presupuesto base de licitación como del valor estimado del contrato, teniendo en cuenta los ajustes propuestos que se detallarán en el escenario base ajustado en el apartado 5.2 “Análisis crítico del escenario base” de este informe.

Ayuntamiento. Dicha cuantía y su desglose se refleja por la Administración en el PCAP del siguiente modo:

Valor residual inversiones	Ingresos tarifarios	Ingresos por subvención Ayuntamiento	Ingresos por publicidad	Modificaciones previstas	TOTAL VALOR ESTIMADO (IVA excluido)
819.030,25	36.358.694,59	121.976.672,71	890.249,77	32.008.929,46	192.053.576,78

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato (€)

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y sin división en lotes. No se encuentra sujeto a regulación armonizada, según lo establecido en el artículo 19.2 g) de la LCSP, al tratarse de un contrato de concesión de transporte de viajeros.

El contrato contempla la revisión de precios en la cláusula 24 del PCAP y el artículo 20 del PPT.

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

Enmarcados los principales aspectos de esta licitación mediante los apartados anteriores, se efectuará un análisis técnico de carácter fundamentalmente económico-financiero, que toma como referencia principal el estudio facilitado por la unidad de apoyo técnico sobre los elementos que se contienen en el proyecto de contratación presentado por el Ayuntamiento de Torrevieja.

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

En segundo lugar, se ha analizado el plazo de duración previsto para el contrato de concesión de servicios a fin de determinar 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 oportunas⁷.

El desarrollo del análisis se ha completado con la evaluación de la existencia, o no, de transferencia del riesgo operacional al concesionario, en los términos exigidos en los artículos 14 y 15 de la LCSP, así como el impacto sobre la sostenibilidad del contrato que pueden tener los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

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

El informe finaliza con un apartado de conclusiones y recomendaciones.

⁷ Los datos que figuran en las tablas que recogen los análisis realizados por esta Oficina contienen únicamente dos decimales, por lo que en algunos resultados pueden encontrarse pequeñas desviaciones provocadas por el efecto de dicho redondeo.

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto

A partir de la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, se pueden destacar los aspectos económico-financieros que se irán desarrollando en los sucesivos apartados⁸.

- El estudio de viabilidad económica aportado por el Ayuntamiento de Torreveja recoge que la concesión está planteada con **inversión total asociada de 20.300.315,03 €**, que se desglosa en:

- **Vehículos híbridos.** Serán 26 autobuses híbridos que se suministran con todos los sistemas de digitalización embarcada instalada, así como con los nuevos sistemas de seguridad GSR obligatorios desde el año 2024 y deberán prestar el servicio a lo largo de todo el periodo concesional.

Las características de estos elementos de transporte son las siguientes:

- Se parte de la adscripción de flota nueva, con independencia de que se establezcan conforme al pliego acuerdos de transmisión empresarial del inmovilizado material en los nuevos contratos.
 - El valor residual de estos activos se estima en el 5% del coste de adquisición.
 - La amortización de los vehículos se realizará de forma lineal durante la duración de la concesión. A pesar de que el Ayuntamiento ha previsto que dicha duración fuera de 14 años, como después se analiza en el presente informe, el plazo máximo del contrato debe ser ajustado a un total de 10 años⁹, por lo que estos activos se amortizarán en 10 años.
- **Vehículos de propulsión eléctrica.** Serán 6 autobuses que se suministran con todos los sistemas de digitalización embarcada instalada, así como con los nuevos sistemas de seguridad GSR obligatorios desde el año 2024 y deberán prestar el servicio a lo largo de todo el periodo concesional. Las características de estos vehículos son las mismas que las mencionadas en el párrafo anterior para los vehículos híbridos.

⁸ Los porcentajes recogidos en este apartado han sido calculados en base a las hipótesis de ingresos y gastos, corregidas por esta Oficina sobre el escenario base planteado por la Administración, el cual será desarrollado más adelante en este informe.

⁹ Todos los cálculos expresados en los parámetros económico-financieros se han tenido que ver ajustados a ese plazo máximo de 10 años, que luego se justificará en el apartado IV.6 de este informe.

- **Digitalización del servicio.** Los equipos embarcados en los autobuses híbridos y de propulsión eléctrica ya se han considerado en la inversión de dicho material móvil y, por tanto, la inversión a considerar como digitalización del servicio se corresponde con el desarrollo del billeteaje, centro de control, paneles de información dinámica en paradas y servidores para su funcionamiento.
- **Instalaciones fijas.** En la actualidad, la concesión urbana de transporte público de la ciudad de Torre vieja no cuenta con unas instalaciones para la guarda y custodia de los autobuses, talleres y oficinas con centro de control, por lo que el futuro adjudicatario deberá llevar a cabo la construcción de una nave para tal fin. El Ayuntamiento prevé la amortización en el plazo de la concesión y no estima ningún valor residual. Al final de la duración de la concesión, revertirá al Ayuntamiento.¹⁰
- **Estaciones de carga.** El concesionario deberá dotar las instalaciones con puntos de carga para los vehículos eléctricos. El valor residual de estos activos es nulo.

El detalle de las inversiones se analizará en el punto IV.3. “Estimación de inversiones” del presente informe.

- Por otro lado, el estudio de viabilidad del proyecto facilitado por la Administración establece una **previsión de ingresos y de gastos** para el periodo concesional, distribuyéndolos conforme a su origen y naturaleza, fija o variable, del siguiente modo:
 - **Desde la parte de los ingresos,** constituyen ingresos variables los ingresos tarifarios provenientes de los usuarios que dependen directamente de la demanda. Los ingresos de naturaleza fija son los que provienen de la compensación por obligación de servicio público (aportación pública), así como los ingresos por publicidad en los vehículos y los que provienen del valor residual de los vehículos al final del periodo de duración de la concesión, tal y como se recoge en la siguiente tabla:

Tipología de ingreso	Ingresos (€)	Peso
Variables en función de la demanda	24.995.545,42	22,90%
Aportación pública (fija)	82.713.196,73	75,79%
Ingresos por publicidad	611.980,24	0,56%
Ingresos por valor residual	819.030,25	0,75%
Total	109.139.752,64	100,00%

Tabla 2. Distribución de los ingresos

¹⁰ El plazo inicialmente propuesto se ha reducido a 10 años, como más adelante se expondrá.

- **Por el lado de los costes**, estos se han considerado en su totalidad de naturaleza fija¹¹. El componente económico fundamental de la estructura de costes lo constituyen los gastos de personal que representa el 63,62% del total de costes concesionales, seguido por la partida de consumo combustible de los vehículos híbridos (12,25%).

En definitiva, según la documentación aportada por la Administración contratante, **los ingresos** del concesionario van a ser en su mayoría de naturaleza fija y de origen público, dado que provendrán de la Administración contratante. En cuanto a **los costes**, se consideran en su totalidad fijos, con un gran peso de los que proviene del personal subrogable y nuevo personal a adscribir al contrato, como componente económico fundamental de la estructura de costes.

Adicionalmente, los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, que, según la cláusula 24 del PCAP, le aplicará al coste €/km¹². El coste por kilómetro a aplicar el primer año de concesión resulta de dividir los costes concesionales, incluyendo gastos generales y beneficio industrial, entre los kilómetros comerciales. La Administración utiliza el coste €/km para el cálculo de la subvención mensual a pagar por el Ayuntamiento y, por ende, para el cálculo de la subvención anual total, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 21 del PPT. Para la elaboración del presente informe esta Oficina ha tenido en consideración la aportación pública máxima calculada por el Ayuntamiento de Torreveja coincidente con el PBL del contrato.

2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

2.1. Calidad de la previsión de demanda

Para la previsión de demanda de viajeros del servicio de autobús del primer año de duración de la concesión, el Ayuntamiento de Torreveja ha utilizado la información facilitada por el operador actual referida a 2019, considerando que la demanda en años posteriores se ha visto afectada por los condicionantes del Covid-19 y, por tanto, los datos no reflejan una normalidad en el uso de este tipo de transporte.

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

¹² Según la cláusula 24.2.3 del PCAP el coste por kilómetro *ab initio* es de 3,84 incluyendo gastos generales y beneficio industrial.

De esta forma, para estimar la demanda del primer año de contrato (2025), el Ayuntamiento de Torrevieja parte de la cifra de los viajeros reales registrados en el año 2019 (2.704.511 viajeros).

Por un lado, este dato se ajusta al alza en función del incremento de demanda estimado por el Ayuntamiento derivado del aumento de frecuencias y servicios en cada zona obteniéndose un incremento de viajeros global medio del 33%. Además, según escrito de aclaraciones remitido por el Ayuntamiento de Torrevieja el 12 de febrero de 2025, este incremento de demanda está condicionado por la consecución de los siguientes eventos:

- Puesta en funcionamiento, a lo largo de 2025, del nuevo centro de ocio del Puerto, que será un importante punto de generación de tráfico.
- Implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Torrevieja, también durante el año 2025 o inicios de 2026, que provocará la utilización del transporte urbano en esta zona.
- Nuevos desarrollos urbanísticos en la ciudad, fundamentalmente el Sector 20 La Hoya, cuya capacidad de demanda, una vez desarrollada la totalidad de la urbanización, superará los 25.000 habitantes.
- Utilización del transporte urbano por parte de estudiantes que, por las modificaciones del transporte escolar, no disponen de transporte escolar exclusivo.

Al incremento de la oferta se le asigna una elasticidad media de la demanda del 0,4, de forma que un punto de incremento en la oferta supone 0,4 puntos de aumento de demanda. De este modo, la ganancia de viajeros estimada por la Administración para el primer año concesional sería de 879.563, como así señala el Ayuntamiento en el apartado 4.1 "*Ingresos por Tarifa*" de su estudio de viabilidad.

Por otro lado, el nuevo diseño de líneas y frecuencias lleva aparejado un incremento de los trasbordos que, según indica el Ayuntamiento de Torrevieja en el estudio de viabilidad, penalizará la demanda en las Líneas 1, 4, 6 y 7 perdiéndose así 210.799 viajeros, como así se encuentran recogidas en sus aclaraciones al primer requerimiento de información adicional.

En consecuencia, al incremento calculado de viajeros (879.563) hay que descontar los viajeros perdidos por el transbordo introducido en las Líneas 1, 4, 6 y 7 (210.799), obteniéndose así que, para el primer año de concesión, la demanda sería de 3.373.275 viajeros (2.704.511 viajeros de 2019 + 668.764 viajeros ganados con la reforma del servicio).

Para los 10 años de duración máxima de la concesión, la Administración ha proyectado la previsión de demanda considerando una evolución positiva del 1% hasta el año 5 de concesión y del 2% en adelante. Se trata de previsiones facilitadas por el propio Ayuntamiento sin que haya aportado ninguna

justificación adicional, más allá de la información contenida en la documentación de respuesta al requerimiento de la Oficina.

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

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
3.373.275,00	3.407.007,75	3.441.077,83	3.475.488,61	3.510.243,49
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
3.580.448,36	3.652.057,33	3.725.098,48	3.799.600,44	3.875.592,45

Tabla 3. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional

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

2.2. Análisis de la estimación de ingresos

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

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

Son los ingresos previstos por la aplicación de las distintas tarifas, aprobadas por el Ayuntamiento de Torreveja, abonadas por los usuarios estimados de las distintas líneas de autobús.

Los títulos y las tarifas a aplicar en cada momento serán los que determine la Administración titular del contrato, existiendo obligatoriedad por parte de la empresa concesionaria de integrarse en el sistema tarifario aprobado por el Ayuntamiento de Torreveja. Para el año 2025 se encuentran recogidas en la cláusula quinta del PCAP y el apartado 4.1 del estudio de viabilidad que acompaña al expediente.

Con el objetivo de efectuar la estimación de los ingresos tarifarios que percibirá el contratista en el primer año de concesión, la Administración ha multiplicado los usuarios previstos¹³ para cada tipología de servicio por la tarifa unitaria, resultando los ingresos que se muestran en la siguiente tabla:

¹³ Los usuarios previstos son los que ha estimado el Ayuntamiento, de acuerdo con la metodología descrita en el análisis de la demanda.

Títulos	Tarifas con IVA	Precio medio unitario sin IVA	Viajeros	Ingresos
Billete ordinario	1,35 €/viaje	1,22 €/viaje	678.532	824.416,38
Billete multiviaje normal	0,90 €/viaje	0,81 €/viaje	766.874	621.167,94
Billete multiviaje especial	0,65 €/viaje	0,59 €/viaje	326.292	190.880,82
Bono 30	0,65 €/30 días	0,79 €/viaje	745.658	590.561,14
Tarjeta ORO	0,00 €/30 días	0,00 €/viaje	674.719	0,00
Tarjeta Card	8 €/3 días o 16 €/7 días	0,69 €/viaje	181.200	125.571,60
TOTAL			3.373.275	2.352.597,88 €

Tabla 4. Ingresos tarifarios en el primer año de concesión

En el escenario base planteado por el Ayuntamiento de Torreveja las tarifas unitarias permanecen constantes a lo largo del periodo concesional.

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda del servicio y aplicando la tarifa correspondiente a cada título, los ingresos tarifarios que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesta por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
2.352.597,88	2.376.123,85	2.399.885,09	2.423.883,94	2.448.122,78
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
2.497.085,24	2.547.026,94	2.597.967,48	2.649.926,83	2.702.925,37

Tabla 5. Ingresos tarifarios en el periodo concesional (€)

En consecuencia, con todo lo anterior, los ingresos por demanda del servicio a lo largo de la vigencia de la concesión se estiman en **24.995.545,42 euros**, que representa el **22,90%** de los ingresos totales.

- **Subvención municipal al déficit de explotación (SDE)**

Según el artículo 17 del PPT, el Ayuntamiento de Torreveja participará en la financiación de los costes derivados del servicio como compensación por las obligaciones de servicio público impuestas y no cubiertas por los ingresos generados.

Se trata de una aportación pública en concepto de subvención anual de explotación que percibe el contratista. Esta subvención se configura como un mecanismo de compensación del déficit que pueda tener el concesionario, siendo equivalente a la diferencia entre los costes del servicio (incluyendo un 12,5% en concepto de gastos generales), y los ingresos netos

efectivamente realizados, a lo que se añade un 6% sobre los costes totales, en concepto de beneficio industrial.

Esta compensación tiene carácter de máxima según las previsiones presupuestarias contenidas en el artículo 17 del PPT, y ascendería para los 10 años de duración de la concesión a 82.713.196,73 euros¹⁴ representando en el escenario base corregido por esta Oficina el 75,79% de los ingresos del contrato.

- **Ingresos por publicidad**

La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos a razón de 150 euros al mes por vehículo adscrito al contrato.

- **Ingresos por venta de flota**

El concesionario obtendrá un ingreso fijo al final del plazo concesional correspondiente al valor residual de los vehículos por el 5% del valor de adquisición al revertir al Ayuntamiento. La cuantificación de estos ingresos se recoge en las tablas de ingresos totales que después se reflejan en este informe.

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario durante los 10 años de duración de la concesión se estiman en 109.139.752,64 euros y su distribución por anualidades se recoge en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
9.762.411,72	9.981.622,52	10.207.409,65	10.439.970,38	10.679.507,94
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
10.926.231,63	11.180.357,03	11.442.106,19	11.711.707,82	12.808.427,75

Tabla 6. Ingresos totales del concesionario (€)

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, esta Oficina considera suficiente la información de partida proporcionada por la Administración para elaborar el estudio económico.

3. Estimación de inversiones

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

¹⁴ Con este importe, se recomienda al Ayuntamiento ajustar el PBL reflejado en el PCAP, siguiendo lo establecido en el artículo 100 de la LCSP.

- **Vehículos híbridos**, deberán estar adscritos al servicio a lo largo de todo el periodo concesional, se amortizarán de forma lineal durante la duración de la concesión, que de acuerdo con la corrección de la Oficina es de 10 años, y el valor residual de los activos será del 5% de su valor de adquisición.

En el periodo concesional se deben adscribir al contrato veintiséis vehículos híbridos. El precio total de estos vehículos es de 12.788.789,00 € (equipos embarcados y neumáticos incluidos).

- **Vehículos de propulsión eléctrica**, deberán estar adscritos al servicio a lo largo de todo el periodo concesional, se amortizarán de forma lineal durante los 10 años de duración corregida de la concesión y el valor residual de los activos será del 5% de su valor de adquisición.

En el periodo concesional se deben adscribir al contrato seis vehículos eléctricos. El precio total de estos vehículos es de 3.591.816,00 € (equipos embarcados y neumáticos incluidos).

- **Instalaciones fijas.** En la actualidad la concesión urbana de transporte público de la ciudad de Torrevieja no dispone de unas instalaciones para la guarda y custodia de los autobuses, talleres y oficinas con centro de control, por lo que el Ayuntamiento pondrá a disposición del adjudicatario una parcela para construir una nave con un coste total estimado de 2.653.516,50 € que será amortizada en los 10 años de duración corregida de la concesión.
- **Estaciones de carga.** El concesionario deberá dotar las instalaciones con doce puntos de carga para los vehículos eléctricos, por un importe total de 857.393,53 €.
- **Digitalización del servicio.** La inversión que se debe llevar a cabo para la digitalización del servicio de transporte consiste en el desarrollo del billeteaje, centro de control, paneles de información dinámica en paradas y servidores para su funcionamiento. El Ayuntamiento ha estimado una inversión total para digitalización del servicio de 408.800,00 €.

Aplicando los anteriores precios unitarios a cada tipología y número de unidades de cada categoría de activo, las inversiones que deberá asumir el concesionario se detallan en la tabla siguiente:

Inversión a cargo del concesionario	Importe total
Autobuses eléctricos	3.591.816,00
Autobuses híbridos	12.788.789,00
Instalaciones fijas	2.653.516,50
Estaciones de carga	857.393,53
Digitalización del servicio	408.800,00
Totales	20.300.315,03

Tabla 7. Inversiones previstas (€)

4. Estimación de costes

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

- **Gastos de personal.** De acuerdo con la cláusula 27 del cuadro de PCAP, en relación con el artículo 130 de la LCSP el concesionario deberá subrogarse como empleador de los trabajadores, que tengan la condición de subrogables, en las relaciones laborales de los antiguos contratistas.

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

Categoría profesional	Personal requerido	Personal a subrogar	Nuevo personal a contratar
Conductor-preceptor	87	33	54
Administrativo – Atención público	5	2	3
Técnico de operaciones	1	1	0
Jefe de operaciones	1	1	0
Responsable de mantenimiento	1	1	0
Inspector	3	2	1
Operador de consola	2	0	2
Oficial 2ª talleres	1	1	0
Oficial 3ª talleres	1	0	1
Engrasador-lavacoches	1	0	1
TOTAL	103	41	62

Tabla 8. Personal mínimo a adscribir al contrato

El número mínimo de conductores necesarios para la correcta prestación de las obligaciones del servicio es de 87, obtenido de la relación entre el total de vehículos hora necesarios (tanto en servicio como en vacío) y las 1.800 horas de conducción al año por conductor que establece el vigente convenio colectivo para el sector de transportes de viajeros por carretera en la provincia de Alicante (Código convenio 03000935011982).

Los costes del personal a subrogar se han estimado por el Ayuntamiento con base en los datos reales del coste de dicho personal en el año 2024 y se han actualizado a 2025 incrementándolos en un 4%, según el Convenio citado.

Los costes del nuevo personal a adscribir al contrato los han estimado con base en las tablas salariales de 2024 del convenio colectivo de aplicación y se han actualizado a 2025 incrementándolos en un 4%.

Además, se ha considerado un 7% en concepto de absentismo laboral.

Categoría	Nuevo personal a contratar	Salario anual con SS	Coste año 1 con SS
Coste total personal a subrogar	-	-	1.603.965,88
Conductor-preceptor	54	39.762,00	2.147.148,00
Administrativo – Atención público	3	38.661,00	115.983,00
Técnico de operaciones	0	-	-
Jefe de operaciones	0	-	-
Responsable de mantenimiento	0	-	-
Inspector	1	30.129,30	30.129,30
Operador de consola	2	50.000,00	100.000,00
Oficial 2ª talleres	0	-	-
Oficial 3ª talleres	1	28.602,45	28.602,45
Engrasador-lavacoches	1	28.602,45	28.602,45
Coste total 2024			4.054.431,08
Absentismo (7%)			283.810,18
Actualización		2025 (4%)	162.177,24
TOTAL			4.500.418,50

Tabla 9. Costes de personal el primer año de operación

- **Mantenimiento del sistema de digitalización.** La Administración ha estimado un coste total para el mantenimiento del sistema de digitalización embarcado el primer año de concesión de 147.821,04 € con base en la oferta presentada por la empresa¹⁵ que realizará el mantenimiento de estos sistemas.
- **Consumo de combustible y energía eléctrica.** Las hipótesis de cálculo del coste de consumo son las siguientes:

Para el cálculo del coste del combustible diésel, en el primer año de puesta en marcha del servicio, se ha considerado un precio por litro de 1,157 € (IVA excluido) con base en las publicaciones mensuales del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Se ha considerado un consumo de 35 litros para 100 kilómetros recorridos.

Para el cálculo del coste de energía eléctrica en el primer año de concesión se ha establecido un precio medio del KWh de 0,1349 € (IVA excluido) con base en la información proporcionada por Eurostat para el año 2023. No se

¹⁵ En el escrito de aclaraciones de fecha 5 de marzo de 2025, el Ayuntamiento de Torre Vieja adjunta la oferta presentada por la empresa ETRA que realizará el mantenimiento de los servicios de digitalización embarcados.

han tenido en cuenta posibles descuentos a los que pudiera acceder el contratista en la contratación de estos suministros. Se ha establecido un consumo de 120 KWh para cada 100 kilómetros de recorrido.

El coste total en combustible y energía eléctrica para el primer año de concesión es de 943.571,26 €. A este coste hay que sumarle el coste de los aditivos para los vehículos híbridos que la Administración ha estimado en 32.349,78 € para el primer año de concesión.

- **Consumibles de flota.** La Administración ha estimado coste total de aceite de 15.617,63 € y un coste por km en grasas de 0.0017 €, lo que arroja un resultando del total de consumibles de flota para el primer año de concesión de 20.081,14 €.
- **Neumáticos.** Esta partida se corresponde con el gasto necesario para el cambio de neumáticos de los vehículos. Depende del número de ruedas que utiliza cada vehículo, de la vida útil asociada a los mismos y de los kilómetros recorridos. La Administración ha estimado, para el primer año, un coste unitario por neumático según la tipología de vehículo tal y como muestra la siguiente tabla:

Concepto	Vehículo híbrido	Vehículo eléctrico
Coste por neumático	340,00 €	420,00 €
Nº de neumáticos por vehículo	6	6
Vida útil	98.000 km	98.000 km
Kilómetros totales	2.133.295,26	492.298,91
Coste total neumáticos	56.162,26	12.960,52

Tabla 10. Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)

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

Concepto	Vehículo híbrido	Vehículo eléctrico
Coste mantenimiento/km	0,17 €/km	0,17 €/km
Kilómetros totales	2.133.295,26	492.298,91
Coste total mantenimiento vehículos	362.660,19	83.690,81

Tabla 11. Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1)

- **Seguros.** Se trata de los costes por seguro vinculados a la flota que, para el primer año, la Administración ha estimado en 4.000 € por vehículo, resultando un coste total en seguros de 128.000 €
- **Gastos generales.** La Administración ha estimado que los gastos generales suponen el 12,5% del total de costes.
- **Otros costes.** La Administración ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial¹⁶.
- En cuanto a la **evolución esperada de los costes** a lo largo de la duración de la concesión, la Administración establece un incremento anual del 3% para todos los conceptos de coste.

En base a todo lo anterior, la distribución de **costes totales** a lo largo de la concesión, según la información aportada por la Administración contratante asciende a 81.091.813,31 €. En el Anexo II se muestra el detalle de los costes.

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

5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto

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

5.1. Escenario Base

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

- La concesión se plantea, de acuerdo con el Ayuntamiento, con una vigencia total de 14 años, de conformidad con los artículos 4.3 y 4.4 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

¹⁶ Como después se analizará con más detalle, esta Oficina ha excluido de la estructura de costes concesionales, a efectos de determinar los flujos de caja, los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

- El contrato no se divide en lotes.
- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario, en concreto: la construcción de una nave que albergará las cocheras del servicio, vehículos híbridos y eléctricos, puntos de recarga eléctricos y digitalización del servicio.
- Las estimaciones de demanda parten de la información de los viajeros transportados en el año 2019, según datos del concesionario saliente. A partir de estos datos, la Administración ha considerado que el incremento de oferta programada tendrá una respuesta positiva en la demanda, estimándose una elasticidad de la demanda a la variación de la oferta planteada del 0,4. Por otro lado, la Administración considera que se perderán viajeros por el transbordo introducido en las Líneas 1, 4, 6 y 7, estimándose también una elasticidad del 0,4. Finalmente, el Ayuntamiento estima incrementos de demanda del 1% hasta el quinto año de duración de la concesión y del 2% del sexto año en adelante.
- Los títulos y las tarifas a aplicar en cada momento serán los que determine la Administración titular del contrato, siendo para el año 2025 las reflejadas en el artículo 13 del Pliego de Prescripciones Técnicas y el apartado 4.1 del estudio de viabilidad que acompaña al expediente. Se han previsto que permanecerán constantes en todo el periodo concesional.
- Los ingresos variables en función de la demanda que percibe el concesionario provienen de la aplicación del sistema tarifario vigente a los usuarios estimados del servicio de transporte.
- La subvención al déficit de explotación (SDE) es una aportación pública compensatoria calculada por diferencia entre los costes operativos de prestación del servicio (incluyendo un 6% de beneficio industrial) y los ingresos tarifarios y por publicidad. Las sanciones no se han estimado dado su carácter residual.
- Otros ingresos que obtendrá el concesionario provienen de la publicidad en los vehículos y del valor residual de la flota al final del período de servicio previsto.
- El Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) prevé la revisión de precios, aplicada en el modelo a los costes a partir del segundo año del contrato.

Sin embargo, en el modelo tanto las tarifas como la SDE se han considerado constantes.

- El componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales son los costes de personal, que representan más de la mitad del total de costes concesionales.
- La previsión de incremento de costes se realiza por la Administración en un 3% anual de incremento para el periodo concesional, a excepción de los

costes de mantenimiento del sistema de digitalización embarcado que permanecen constantes.

5.2. Análisis crítico del escenario base

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

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

Hipótesis ajustadas:

- Se ha corregido el periodo de duración de la concesión a 10 años de conformidad con el artículo 27.1 la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, ya que en el modelo ajustado por esta Oficina el concesionario recuperaría la inversión antes del año 10.
- Se han excluido los costes de financiación y amortización de la estructura de costes concesionales a efectos de calcular la rentabilidad y el período de recuperación de la inversión (o pay-back de la inversión).
- También se ha excluido el beneficio industrial de la estructura de costes del contrato.
- Se ha efectuado el cálculo de la tasa de descuento según lo establecido en el artículo 10.2.b del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española. De acuerdo con dicho precepto la tasa de descuento aplicable será del 5,10%:

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	feb-25	mar-25
2,97	3,06	2,89	3,17	3,1	3,39
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,10%

Tabla 12. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

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

- Se ha aplicado el índice de variación estimado por el Ayuntamiento a los costes de mantenimiento del sistema de digitalización embarcado.

En base a las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado por la Oficina, este proyecto concesional alcanzaría en sus 10 años de duración los parámetros

económico-financieros que se resumen en la siguiente tabla y cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV:

28.047.939,34	RESULTADO OPERATIVO
25,70%	RENTABILIDAD OPERATIVA
1.096.707,50	VAN
10 años	PAY-BACK DESCONTADO
7,85%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
6,17%	TIR

Tabla 13. Resultados del Escenario Base Ajustado

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

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

Para calcular el punto muerto del proyecto concesional reduciendo la demanda de los servicios objeto del contrato en el escenario base ajustado, se llega a la conclusión de que sería necesaria una **disminución de la demanda de usuarios del 5,75%**.

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

Escenarios	Demanda	Variación demanda	TIR
Escenario Punto muerto	33.780.429,62	-5,75%	5,10%
Escenario Base Administración ¹⁷	52.133.036,06	0%	10,19%
Escenario Base Ajustado	35.839.889,74	0%	6,17%

Tabla 14. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad en los distintos escenarios planteados

¹⁷ Se debe tener en cuenta que en el modelo de la Administración la duración de la concesión es de 14 años.

5.4. Escenarios alternativos planteados por la ONE

Para completar el análisis de sensibilidad, esta Oficina plantea tres escenarios alternativos, que se resumen a continuación¹⁸:

- **Escenario alternativo 1** (incremento de demanda del 3,5% interanual y tarifas constantes). Este escenario parte de los datos de demanda estimados por el Ayuntamiento de Torrevieja en la documentación inicial que acompañaba a la solicitud de informe preceptivo, de fecha 23 de diciembre de 2024. A mayor abundamiento, en el escrito de aclaraciones de 12 de febrero de 2025 la Administración indica que el incremento de demanda del 3,5% anual se ha estimado teniendo en cuenta la media de incremento de demanda de los años 2022, 2023 y 2024. En este escenario se mantienen las tarifas constantes.
- **Escenario alternativo 2** (demanda coincidente con la demanda del escenario base e índice de variación de las tarifas del 3% anual). Este escenario parte de los datos de demanda estimados por el Ayuntamiento de Torrevieja en su escenario base, coincidentes con los datos de demanda del escenario base ajustado, pero aplicando a las tarifas las tasas de crecimiento interanuales consideradas para los costes en el escenario base durante todo el periodo concesional.
- **Escenario alternativo 3** (incremento de demanda del 3,5% interanual e índice de variación de las tarifas del 3% anual). Este escenario, combinación de los dos anteriores, parte de los datos de demanda del Escenario alternativo 1, aplicándose a las tarifas las tasas de crecimiento interanuales consideradas para los costes en el escenario base durante todo el periodo concesional.

Escenarios	Demanda	Variación demanda	Variación tarifas	TIR
Escenario Punto muerto sobre escenario base ajustado	33.780.429,62	-5,75%	0%	5,10%
Escenario Base Ajustado	35.839.889,74	0%	0%	6,17%
Escenario alternativo 1	39.573.215,26	+10,42%	0%	7,82%
Escenario alternativo 2	35.839.889,74	0%	3%	8,47%
Escenario alternativo 3	39.573.215,26	+10,42%	3%	10,19%

Tabla 15. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad escenarios alternativos

¹⁸ El escenario base ajustado es el más pesimista puesto que contempla los incrementos de demanda más bajos y las tarifas se mantienen constantes.

5.5. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

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

Escenarios	TIR	VAN	Rentabilidad operativa	Rentabilidad operativa neta	Recuperación inversión
Escenario Punto muerto sobre escenario base ajustado	5,10%	0	24,71%	6,62%	-
Escenario Base Ajustado	6,17%	1.096.707,50	25,70%	7,85%	10 años
Escenario alternativo 1	7,82%	2.922.715,25	27,43%	10,00%	9 años
Escenario alternativo 2	8,47%	3.708.849,03	28,18%	10,93%	9 años
Escenario alternativo 3	10,19%	5.894.461,69	30,12%	13,34%	8 años

Tabla 16. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

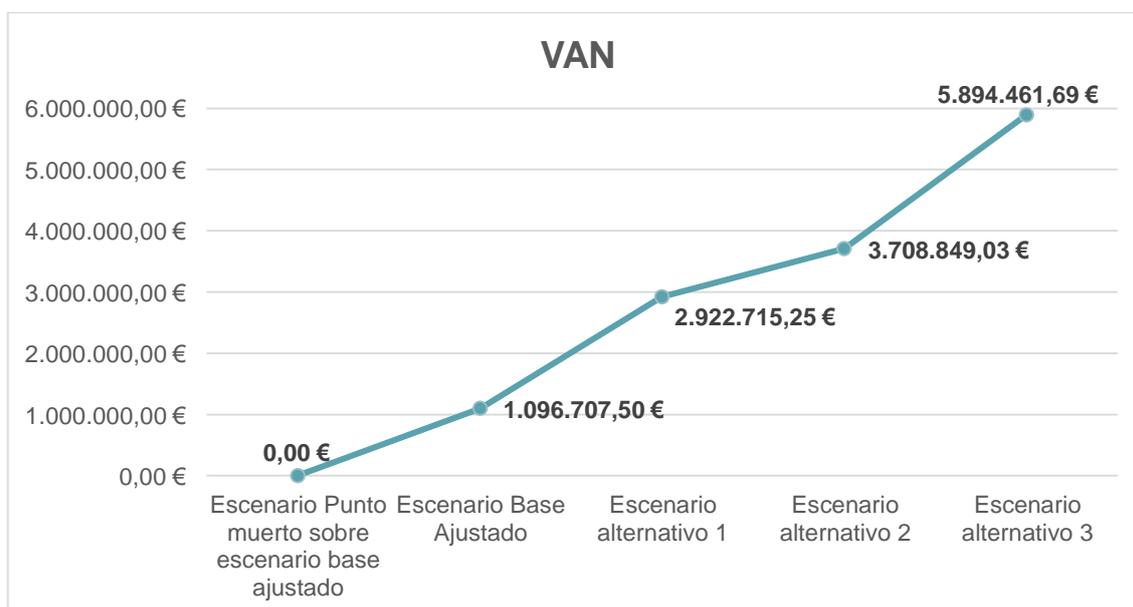


Gráfico 1. Sensibilidad del VAN

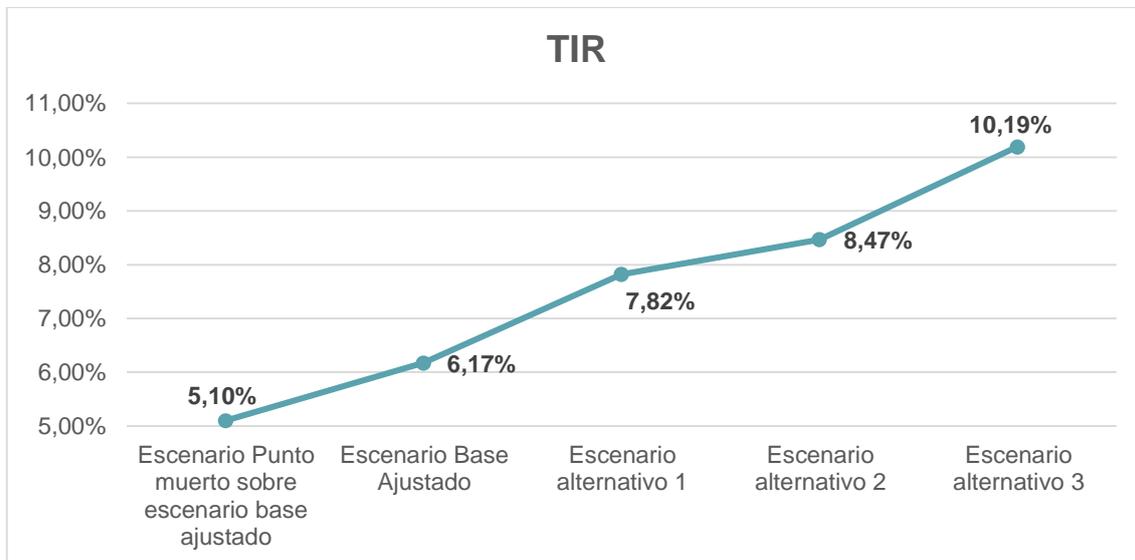


Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR

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

Los resultados obtenidos permiten concluir que incrementos del 3% anual en las tarifas aumentan la rentabilidad del proyecto en mayor medida que incrementos de demanda del 3,5% anual.

En relación con el escenario punto muerto, se podría considerar que las variaciones que deberían producirse a la baja en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto tienen una probabilidad significativa de producirse, ya que la previsión de demanda realizada por el Ayuntamiento de Torreveja para el primer año de concesión (3.373.275,00 viajeros) está condicionada a la consecución de una serie de eventos que, en caso de no producirse o de retrasarse en el tiempo, (desarrollos urbanísticos, zonas de bajas emisiones, nuevo centro de ocio...) harían que la demanda en el primer año de duración de la concesión se situase en los niveles de demanda del año 2019 (2.704.511 viajeros), siendo esta demanda inferior incluso a la demanda en el escenario punto muerto (3.166.951,67 viajeros).

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

6.1. Análisis de la tasa de descuento

En el apartado 5.2 de este mismo epígrafe ya se ha calculado la tasa de descuento aplicable conforme a 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 previamente mencionado, obteniéndose que la tasa de descuento a aplicar resulta del **5,10%**.

6.2. Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato

Como ya se ha señalado previamente, conforme al artículo 4, apartado 3 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo:

“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años¹⁹ para los servicios de autobús o autocar y 15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.

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

En base al citado Reglamento, El Ayuntamiento de Torre vieja plantea una duración del contrato de 14 años, **sin que la ampliación del plazo pueda justificarse vinculada con las condiciones de amortización de los activos ni se encuentre directamente vinculado con el período de recuperación de las inversiones** del proyecto, como exige el artículo 29.6 de la LCSP para los contratos de concesión que se planteen con un plazo superior a cinco años.

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

¹⁹ Nótese que el Reglamento europeo establece el período máximo de duración de diez años, pero no establece el método para delimitar dentro de ese plazo máximo el período de duración estos contratos.

desarrollo de dicho Reglamento por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros.²⁰

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

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

A este respecto, la **Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana**, dispone en su artículo 27.1 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 quince años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios”*. Por otro lado, el apartado 2 del mismo artículo dispone que *“en caso necesario, y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original, si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público, y que estén relacionados predominantemente con éstos”*.

²⁰ Véase a este respecto, el artículo 5.1 del Reglamento y la [Comunicación de la Comisión Europea relativa a directrices de interpretación del Reglamento \(CE\) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera \(2023/C 222/01\)](#). Además debe señalarse que cuando se trate de contratos de servicios públicos (no concesionales), estos se registrarán directamente por las Directivas de contratación pública.

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

En consecuencia, resultaría de aplicación lo dispuesto en la Ley de la Generalitat, debiendo determinarse el plazo de duración del contrato de acuerdo con su normativa, que viene a reproducir la regulación contenida en el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

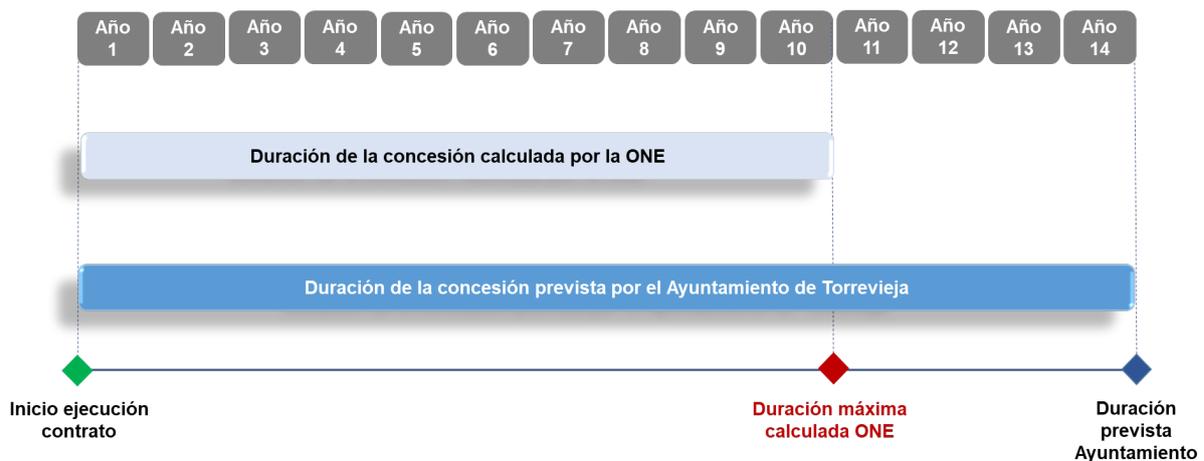


Ilustración 1: Hitos principales de la concesión

7. Análisis de transferencia de riesgo operacional

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

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

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

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

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

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

- Del análisis de los escenarios de punto muerto y base ajustado, se observa que sería necesaria una disminución anual del volumen de usuarios de una intensidad superior al 5,75% sobre el escenario base ajustado para que el concesionario no alcanzase a recuperar la inversión realizada. Debe tenerse en cuenta la notable incertidumbre que supone la entrada en funcionamiento del centro de ocio del puerto, la implantación de la zona de bajas emisiones y los nuevos desarrollos urbanísticos y su impacto sobre las previsiones de demanda futura de este contrato. De no cumplirse todas las premisas mencionadas parece más que probable que pueda producirse una caída del volumen de usuarios superior, incluso, al 5,75%
- Por tanto, esta Oficina considera que la consecución de estos eventos tendrá una indudable incidencia en la demanda futura, generando **la suficiente incertidumbre como para considerar que se produce transferencia de riesgo operacional** al contratista, fundamentalmente del riesgo de demanda, para identificar la naturaleza jurídica concesional en este contrato

En consecuencia, se puede concluir que, de acuerdo con lo establecido en la LCSP, **se produce transferencia de riesgo operacional suficiente al contratista, fundamentalmente del riesgo de demanda**, 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 análisis efectuado, procede realizar la evaluación sobre dos ejes fundamentales del proyecto: la idoneidad del modelo de concesión y la razonabilidad de la rentabilidad relacionada con el nivel de riesgo que deberá asumir el concesionario.

1. Idoneidad del modelo de concesión

El objetivo principal a alcanzar con este contrato es la prestación de los servicios de transporte público urbano de viajeros en autobús en Torrevejea.

El Ayuntamiento de Torrevejea ostenta competencias en materia de transporte colectivo urbano de conformidad con lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases del Régimen Local y en lo señalado por Ley 8/2010, de 23 de junio, de Régimen Local de la Comunidad Valenciana.

El Ayuntamiento de Torrevejea carece de los medios personales y materiales para poder llevar a cabo una gestión directa del servicio, por lo que han de contratarse los servicios de empresas privadas especializadas en la prestación de este servicio que cuenten con dichos medios. 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.

En la memoria explicativa se incluye un análisis de los costes y beneficios socioeconómicos del proyecto, y de las ventajas de utilizar el modelo concesional frente a la contratación directa por el Ayuntamiento de Torrevejea. La Administración ha introducido un análisis cuantitativo basado en los Informes del Observatorio de la Movilidad para 21 ciudades con modalidad de gestión directa e indirecta. Además, debe tenerse en cuenta que se trata de un servicio público que se viene prestando de forma recurrente y cuya necesidad está acreditada y la documentación aportada justifica la idoneidad del modelo de concesión.

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

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

La rentabilidad del proyecto, tal y como ha sido analizada, viene condicionada por la necesidad del concesionario de realizar determinadas inversiones al inicio del periodo concesional, aunque se contemplan ingresos al final del periodo concesional procedentes del valor residual de dichas inversiones. Por ello, se ha evaluado en términos de resultado económico operativo neto frente a los ingresos máximos previstos, alcanzando dicha ratio el **7,85%**.

La información de las ratios sectoriales de las sociedades no financieras, facilitada por la Central de Balances del Banco de España de los últimos años para el sector de actividad “H493: Otro transporte terrestre de pasajeros” de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), en concreto, la estadística registrada de la ratio R05 (Resultado económico neto/Cifra neta de negocios), es la siguiente²¹:

Año	Q1	Q2	Q3
2013	-4,58	2,29	8,21
2014	-2,81	2,75	8,64
2015	-1,29	3,53	10,58
2016	-1,00	3,66	10,46
2017	-2,05	3,15	9,61
2018	-3,51	2,26	7,99
2019	-2,81	2,86	8,41
2020	-48,92	-14,64	2,32
2021	-6,00	4,10	16,29
2022	-2,77	4,77	13,10
2023	0,50	6,95	16,10
Media últimos 11 años	-6,84	1,97	10,15
Media últimos 9 años (sin 2020 y 2021)	-2,25	3,58	10,34

Tabla 17. Ratio Sector de actividad (CNAE): H493: Otro transporte terrestre de pasajeros

A los efectos de realizar este análisis, se ha seleccionado la ratio R05 (Resultado económico neto/Cifra neta de negocios) por aproximarse más a las rentabilidades operativas netas calculadas por esta Oficina. De esta forma, se puede observar que la rentabilidad operativa neta se situaría entre el segundo y tercer cuartil (más próximos al tercero o Q3) de los datos contenidos en la Central de Balances del Banco de España, de los últimos 11 años, o excluyendo de esta media los años 2020 y 2021, afectados por las restricciones a la movilidad consecuencia de la pandemia producida por la COVID-19, que en este sector tuvo un impacto muy relevante en los niveles de demanda registrados.

²¹ Esta información puede consultarse en: <https://www.bde.es/wbe/es/areas-actuacion/central-balances/bases-de-datos-y-aplicaciones/bbdd-datos-publicas-informacion-sectores/>

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Torrevieja, podría considerarse que la rentabilidad económico-financiera del proyecto se encuentra en un rango que puede considerarse **razonable** por lo que, tanto ésta, como el resto de los indicadores económicos se encontrarían dentro de los límites de la sostenibilidad.²²

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

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

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

En el PCAP se recogen los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas o porcentajes entre los que se encuentra la oferta económica a la baja en la aportación del Ayuntamiento a la explotación por los servicios previstos en el PPT, por parte de los licitadores. Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en la aportación ofertada por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes.

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

²² Lo que debe entenderse sin perjuicio de lo analizado en el apartado V.3 siguiente, sobre el impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

Bajadas aportación	TIR	VAN
0,0%	6,17%	1.096.707,50 €
1,00%	5,56%	467.604,87 €
1,74%	5,10%	-
4,00%	3,67%	-1.419.703,02 €
6,00%	2,35%	-2.677.908,29 €
9,37%	0,00%	-4.795.653,31 €

Tabla 18. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

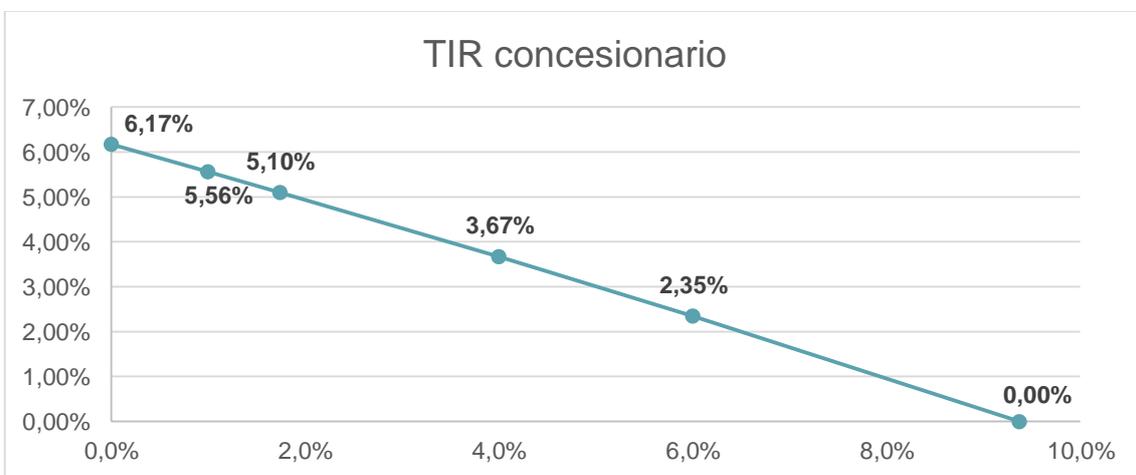


Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera (TIR)

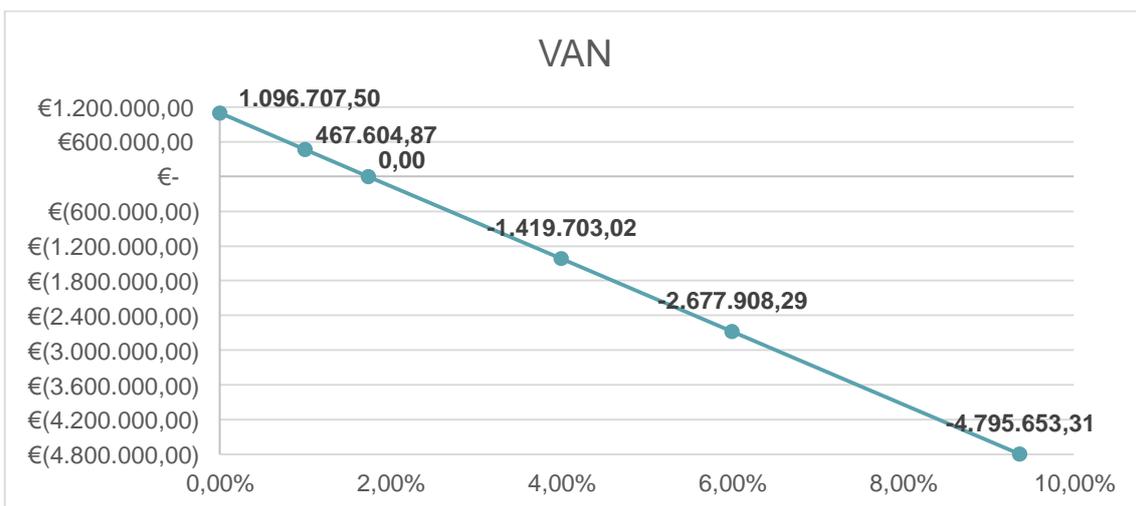


Gráfico 4. Análisis de la sostenibilidad financiera (VAN)

Observando la tabla y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una disminución del precio base de licitación del **1,74%**, manteniendo el resto de las variables inalteradas, la rentabilidad del concesionario sería nula, es decir, si se adjudicara este contrato con una bajada en estos precios superior a dicho 1,74%,

el proyecto obtendría rentabilidades que podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por el Ayuntamiento de Torrevieja y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del “*Contrato de concesión de servicio público de transporte urbano de Torrevieja*”, 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 documento, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- Respecto al plazo de duración de la concesión, y teniendo en cuenta que en el escenario base ajustado las inversiones se recuperan en el año 10, **no estaría justificado establecer un plazo de duración de la concesión superior a 10 años**, de acuerdo a la normativa sectorial específica, en particular, por lo previsto en el artículo 27.1 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- Respecto al riesgo operacional que debería asumir el contratista, puede concluirse que, de acuerdo con la información facilitada, **el riesgo asumido por el concesionario 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 ni la recuperación de la inversión, por lo que puede obtener rentabilidades negativas con variaciones de la demanda que reduzcan sus niveles de ingresos.
- Teniendo en cuenta los riesgos e incertidumbres expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Torrevieja, se considera que la **rentabilidad económico-financiera** del proyecto y resto de indicadores económicos se podrían entender **razonablemente equilibrada con el riesgo asumido en la concesión durante los 10 años** de plazo máximo de la misma.
- El establecimiento de un marco adecuado para la correcta ejecución del contrato y su sostenibilidad financiera **aconseja vigilar los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas**, atendiendo a lo dispuesto en el PCAP y en el artículo 149 de la LCSP, así como a los análisis efectuados en este informe al amparo de los datos e información facilitada por el propio Ayuntamiento de Torrevieja.

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

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

- Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
- Memoria explicativa del proyecto de contratación de la concesión de servicios.
- Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
- Proyecto del servicio de transporte urbano de Torrevieja.
- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas de este contrato.
- Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración.
- Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios.
- Informe del Ayuntamiento de Torrevieja con la propuesta de fórmula polinómica a efecto de revisión de precios.
- Informe de la Junta Superior de Contratación Administrativa de la Generalitat Valenciana sobre la estructura de costes.
- Reglamento del servicio público de transporte urbano de Torrevieja.

2. Documentación adicional facilitada el día 12 de febrero de 2025:

- Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
- Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios.
- Análisis de sensibilidad y riesgos de la concesión.
- Documentos relacionados con la estructura de costes.

3. Documentación adicional facilitada el día 5 de marzo de 2025:

- Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
- Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios modificado.
- Memoria refundida explicativa del proyecto de contratación de la concesión de servicios.
- Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios modificada.

- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares modificado.
- Borrador de Ordenanza reguladora de la prestación patrimonial de carácter público no tributario de los precios del Transporte Público Urbano de Torre vieja.
- Documentos relacionados con la estructura de costes.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	81.091.813,31	Costes Fijos	7.073.679,96	7.285.890,36	7.504.467,07	7.729.601,08	7.961.489,11	8.200.333,78	8.446.343,80	8.699.734,11	8.960.726,13	9.229.547,92
63,62%	51.592.254,52	Salarios	4.500.418,50	4.635.431,05	4.774.493,99	4.917.728,80	5.065.260,67	5.217.218,49	5.373.735,04	5.534.947,10	5.700.995,51	5.872.025,37
1,81%	1.467.376,55	Seguros	128.000,00	131.840,00	135.795,20	139.869,06	144.065,13	148.387,08	152.838,69	157.423,85	162.146,57	167.010,97
12,21%	9.903.392,16	Combustible	863.877,92	889.794,25	916.488,08	943.982,72	972.302,20	1.001.471,27	1.031.515,41	1.062.460,87	1.094.334,70	1.127.164,74
1,13%	913.594,92	Combustible electricidad	79.693,35	82.084,15	84.546,67	87.083,07	89.695,56	92.386,43	95.158,02	98.012,77	100.953,15	103.981,74
0,46%	370.853,97	Aditivos	32.349,78	33.320,27	34.319,88	35.349,48	36.409,96	37.502,26	38.627,33	39.786,15	40.979,73	42.209,13
0,22%	179.038,63	Aceite	15.617,63	16.086,16	16.568,74	17.065,81	17.577,78	18.105,11	18.648,27	19.207,71	19.783,95	20.377,46
0,06%	51.169,14	Grasas	4.463,51	4.597,42	4.735,34	4.877,40	5.023,72	5.174,43	5.329,66	5.489,55	5.654,24	5.823,87
0,98%	792.415,30	Neumáticos	69.122,79	71.196,47	73.332,37	75.532,34	77.798,31	80.132,26	82.536,22	85.012,31	87.562,68	90.189,56
6,31%	5.116.914,08	Mantenimiento vehículos	446.351,01	459.741,54	473.533,78	487.739,80	502.371,99	517.443,15	532.966,45	548.955,44	565.424,10	582.386,82
2,09%	1.694.602,56	Mantenimiento sistema de digitalización	147.821,04	152.255,67	156.823,34	161.528,04	166.373,88	171.365,10	176.506,05	181.801,23	187.255,27	192.872,93
11,11%	9.010.201,48	Gastos generales	785.964,44	809.543,37	833.829,67	858.844,56	884.609,90	911.148,20	938.482,64	966.637,12	995.636,24	1.025.505,32
100,00%	18.826.570,98	TOTAL COSTES	7.073.679,96	7.285.890,36	7.504.467,07	7.729.601,08	7.961.489,11	8.200.333,78	8.446.343,80	8.699.734,11	8.960.726,13	9.229.547,92

ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
22,90%	24.995.545,42	Ingresos Variables	2.352.597,88	2.376.123,85	2.399.885,09	2.423.883,94	2.448.122,78	2.497.085,24	2.547.026,94	2.597.967,48	2.649.926,83	2.702.925,37
8,03%	8.759.141,24	Viajero Billete ordinario	824.416,38	832.660,54	840.987,15	849.397,02	857.890,99	875.048,81	892.549,79	910.400,78	928.608,80	947.180,97
6,05%	6.599.696,28	Viajero multiviaje normal	621.167,94	627.379,62	633.653,42	639.989,95	646.389,85	659.317,65	672.504,00	685.954,08	699.673,16	713.666,62
1,86%	2.028.043,23	Viajero multiviaje especial	190.880,82	192.789,63	194.717,52	196.664,70	198.631,35	202.603,97	206.656,05	210.789,17	215.004,96	219.305,06
5,75%	6.274.509,49	Viajero Bono 30	590.561,14	596.466,75	602.431,41	608.455,73	614.540,29	626.831,09	639.367,71	652.155,07	665.198,17	678.502,13
0,00%	0,00	Viajero Tarjeta oro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,22%	1.334.155,18	Viajero Tourist card	125.571,60	126.827,32	128.095,59	129.376,55	130.670,31	133.283,72	135.949,39	138.668,38	141.441,75	144.270,58
77,10%	84.144.207,22	Ingresos Fijos	7.409.813,85	7.605.498,67	7.807.524,55	8.016.086,44	8.231.385,16	8.429.146,39	8.633.330,08	8.844.138,70	9.061.780,99	10.105.502,38
75,79%	82.713.196,73	Ingresos por compensación del servicio	7.352.213,85	7.547.322,67	7.748.766,79	7.956.741,10	8.171.446,37	8.368.008,82	8.570.969,77	8.780.531,18	8.996.901,31	9.220.294,87
0,56%	611.980,24	Ingresos por publicidad	57.600,00	58.176,00	58.757,76	59.345,34	59.938,79	61.137,57	62.360,32	63.607,52	64.879,67	66.177,27
0,75%	819.030,25	Ingresos por venta de flota										819.030,25
100,00%	109.139.752,64	TOTAL INGRESOS	9.762.411,72	9.981.622,52	10.207.409,65	10.439.970,38	10.679.507,94	10.926.231,63	11.180.357,03	11.442.106,19	11.711.707,82	12.808.427,75

ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO

			Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año
%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	109.139.752,64	Ingresos Previstos	9.762.411,72	9.981.622,52	10.207.409,65	10.439.970,38	10.679.507,94	10.926.231,63	11.180.357,03	11.442.106,19	11.711.707,82	12.808.427,75
22,90%	24.995.545,42	Ingresos Variables	2.352.597,88	2.376.123,85	2.399.885,09	2.423.883,94	2.448.122,78	2.497.085,24	2.547.026,94	2.597.967,48	2.649.926,83	2.702.925,37
77,10%	84.144.207,22	Ingresos Fijos	7.409.813,85	7.605.498,67	7.807.524,55	8.016.086,44	8.231.385,16	8.429.146,39	8.633.330,08	8.844.138,70	9.061.780,99	10.105.502,38
100,00%	-81.091.813,31	Costes Previstos	-7.073.679,96	-7.285.890,36	-7.504.467,07	-7.729.601,08	-7.961.489,11	-8.200.333,78	-8.446.343,80	-8.699.734,11	-8.960.726,13	-9.229.547,92
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-81.091.813,31	Costes Fijos	-7.073.679,96	-7.285.890,36	-7.504.467,07	-7.729.601,08	-7.961.489,11	-8.200.333,78	-8.446.343,80	-8.699.734,11	-8.960.726,13	-9.229.547,92
	28.047.939,34	Resultado operativo	2.688.731,77	2.695.732,17	2.702.942,58	2.710.369,31	2.718.018,83	2.725.897,85	2.734.013,23	2.742.372,08	2.750.981,69	3.578.879,84
	25,70%	Rentabilidad operativa	27,54%	27,01%	26,48%	25,96%	25,45%	24,95%	24,45%	23,97%	23,49%	27,94%
	-19.481.284,78	Amortización	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48	-1.948.128,48
	8.566.654,56	Resultado Operativo Neto	740.603,29	747.603,69	754.814,10	762.240,83	769.890,36	777.769,37	785.884,75	794.243,60	802.853,21	1.630.751,36
	7,85%	Rentabilidad Operativa Neta	7,59%	7,49%	7,39%	7,30%	7,21%	7,12%	7,03%	6,94%	6,86%	12,73%
Tasa de Descuento:	5,10%											
	28.047.939,34	Flujos de caja Operativos	2.688.731,77	2.695.732,17	2.702.942,58	2.710.369,31	2.718.018,83	2.725.897,85	2.734.013,23	2.742.372,08	2.750.981,69	3.578.879,84
	-20.300.315,03	Inversiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	7.747.624,31	Flujos de Caja con inversión	2.688.731,77	2.695.732,17	2.702.942,58	2.710.369,31	2.718.018,83	2.725.897,85	2.734.013,23	2.742.372,08	2.750.981,69	3.578.879,84
	1.096.707,50	Flujos de Caja Descontados	2.558.260,48	2.440.457,84	2.328.244,96	2.221.353,14	2.119.526,65	2.022.522,12	1.930.107,95	1.842.063,72	1.758.179,67	2.176.305,99
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-17.742.054,55	-15.301.596,71	-12.973.351,75	-10.751.998,60	-8.632.471,95	-6.609.949,83	-4.679.841,88	-2.837.778,16	-1.079.598,48	1.096.707,50