

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

23007

Contrato de concesión para la prestación de los servicios de transporte público interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las comarcas del Bajo Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con Donostia/San Sebastián

Diputación Foral de Gipuzkoa

Mayo 2023

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: 0010/2023

Nº Expediente órgano solicitante: 2023055CO100

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Órgano solicitante: Diputación Foral de Gipuzkoa

Órgano contratación: Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

Fecha solicitud inicial: 10/03/2023

Fecha recepción información complementaria: 05/04/2023



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

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 19 de mayo 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.

INDICE

I. INTRODUCCIÓN	6
1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación	6
2. Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación	7
II. EXPEDIENTE	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 para la prestación de los servicios de transporte público interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las comarcas del Bajo Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con Donostia/San Sebastián”.	9
4. Elementos económicos del contrato.....	10
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.....	14
2.1. Calidad de la previsión de demanda.....	14
2.2. Análisis de la estimación de ingresos en función de la demanda	17
3. Estimación de costes e inversiones.....	23
4. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.....	30
5. Revisión del plazo establecido para el proyecto. Verificación de la tasa de descuento y del período de recuperación de la inversión.....	36
6. Análisis de transferencia de riesgo operacional	39
V. CONCLUSIONES	43
ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	44
ANEXO II. RÉGIMEN TARIFARIO	45
ANEXO III: ESCENARIO BASE	50
ANEXO IV: ESCENARIO DE PUNTO MUERTO caída de demanda 10,66%..	51
ANEXO V: ESCENARIO PUNTO MUERTO INCREMENTO DE COSTES (ipc: 4,30%).....	52

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Datos históricos del número de viajeros de transporte interurbano y variación anual	14
Tabla 2: Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional....	16
Tabla 3: Cálculo del coeficiente Kt de actualización de tarifas.....	19
Tabla 4: Estimación de ingresos por tarifas.....	20
Tabla 5: Ingresos variables por tarifas y por compensación pública	21
Tabla 6: Desglose de ingresos por la venta o reversión de activos.....	22
Tabla 7: Ingresos totales del concesionario en los 10 años de duración de la concesión	22
Tabla 8: Vehículos mínimos necesarios para la prestación del servicio por tipología.....	24
Tabla 9: Plan global de inversión en autobuses	25
Tabla 10: Importes a abonar por el concesionario por bienes subrogables al inicio de la concesión	26
Tabla 11: Plan de inversiones global previsto para la concesión	26
Tabla 12: : Estructura de costes concesionales	29
Tabla 13: Indicadores financieros del Escenario Base.....	32
Tabla 14: Indicadores financieros del escenario de punto muerto de caída de demanda	33
Tabla 15: Indicadores financieros del Escenario de punto muerto de incremento de IPC	35
Tabla 16: Cálculo de la tasa de descuento aplicable	38
Tabla 17: Resumen de los escenarios analizados aplicando la tasa de descuento	38

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución de la población de Gipuzkoa prevista por el Instituto Vasco de Estadística	15
Gráfico 2: Viajeros reales y estimados del servicio de transporte. Tendencia	16
Gráfico 3: Distribución de ingresos concesionales	23
Gráfico 4: Distribución de costes concesioanles	29
Gráfico 5: Análisis de sensibilidad del VAN a variaciones del número de viajeros del servicio de autobús	34
Gráfico 6: Análisis de sensibilidad del VAN a variaciones del IPC	35

INDICE DE ECUACIONES

Ecuación 1: Fórmula de revisión de precios.....	18
---	----

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base	42
--	----

I. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

La regulación de todo el procedimiento de solicitud, documentos 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 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 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 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 10 de marzo de 2023, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónico de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa (en adelante DFG o Diputación) para la emisión del informe preceptivo previsto en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del *“contrato de concesión para la prestación de los servicios de transporte público interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las comarcas del Bajo Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con Donostia/San Sebastián”*, siendo el Consejo de Gobierno Foral el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente².

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

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

- **Aspecto subjetivo:** El solicitante es la DFG, 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 de la Diputación.

Adicionalmente, considerándolo formalmente a priori como un contrato de concesión de servicios, se comprueba que existe aportación pública a la explotación de la concesión.

Asimismo, se verifica que el valor estimado del contrato es superior a un millón de euros.

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente los días 13 y 15 de marzo de 2023 y 5 de abril de 2023 a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

- **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 la DFG resulta formalmente admisible.

3. Objeto del “contrato de concesión para la prestación de los servicios de transporte público interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las comarcas del Bajo Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con Donostia/San Sebastián”.

El **objeto** de este contrato es la concesión del servicio público de transporte interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las comarcas del Bajo Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con Donostia/San Sebastián.

El concesionario tendrá que realizar servicios regulares permanentes de uso general de carácter lineal y paradas fijas. Las actividades y prestaciones que comprenden el objeto del contrato son las siguientes:

- La explotación y gestión de la red pública de transporte colectivo urbano de viajeros aprobada en cada momento por la Diputación Foral de Gipuzkoa. Las líneas, detalladas en el estudio de viabilidad, se estructuran en 5 corredores (Donostia-San Sebastián – Oarsoaldea, Donostia-San Sebastián– Bajo Bidasoa, Conexiones Internas del Bajo Bidasoa, Conexión Amara– Miramón y Conexión Ibaeta – Antiguo) y 2 tipologías de servicios distintas (líneas eventuales al Estadio de fútbol de Anoeta y líneas nocturnas). En total, 18 líneas regulares; 5 líneas al Estadio de Anoeta y 6 líneas nocturnas.
- La adquisición, mantenimiento, conservación, vigilancia, reparación y reposición de los vehículos de viajeros necesarios para la prestación de los citados servicios.

La DFG ostenta competencias en materia de transporte interurbano de viajeros por carretera dentro de su territorio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, y de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de competencias en materia de transportes y en lo señalado por el Decreto 46/1985, de 5 de marzo y Decreto Foral 30/1985, de 5 de marzo, de traspaso de Servicios de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma de Euskadi al Territorio Histórico de Gipuzkoa en materia de transportes.

Según el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares (en adelante, PCAP), la **duración** del contrato de concesión será de 10 años³ desde la formalización del contrato, con la posibilidad de prorrogarlo 5 años más, si se dieran las circunstancias previstas en el artículo 4 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera⁴.

A dicho contrato le corresponde la codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV⁵:

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:

³ Se ha de tener en cuenta que conforme al 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 activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos”.

En base al citado Reglamento, la Diputación Foral de Gipuzkoa plantea una duración del contrato de 10 años, ante las condiciones de amortización de la inversión necesaria para la prestación del servicio.

⁴ Conviene señalar que, como se analizará más adelante en este informe, en la medida en que el plazo de recuperación de las inversiones no supere la duración máxima de 10 años que establece el Reglamento 1370/2007, no cabría la posibilidad de prorrogar este contrato más allá del citado plazo.

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

1. **Ingresos variables**, que representan el **94,40%** de los ingresos concesionales y que se componen de 2 tipos de ingresos, uno de origen privado y otro de origen público:
 - **Ingresos por demanda** (recaudación por viajes), calculados como el resultado de aplicar las tarifas vigentes (con sus correspondientes bonificaciones) por el número previsto de usuarios del servicio de transporte. Estos ingresos representan el 34,30% de los ingresos que obtendrá el concesionario, según la estimación realizada en el escenario base.
 - **Aportación pública** en concepto de subvención anual de explotación que percibe anualmente el concesionario de la Diputación. Esta subvención se configura como un mecanismo de compensación del déficit que pueda tener el concesionario, siendo equivalente a la diferencia entre los costes ofertados del servicio y los ingresos netos de impuestos efectivamente realizados, a lo que se añade un 6% sobre los costes totales en concepto de beneficio industrial. Esta aportación representa en el escenario base de la Administración el 60,10% de los ingresos concesionales.
2. **Ingresos fijos**. Para el análisis económico financiero, esta Oficina ha incluido como ingreso fijo (extraordinario) el valor venal de los bienes cuya vida útil finaliza durante el periodo de prestación y que son vendidos a terceros, así como el de aquellos activos no totalmente amortizados al final de la concesión y que revierten a la Administración, valorando la Diputación la compensación al concesionario, en la cantidad no amortizada más el valor venal de los bienes revertidos⁶. Estas ventas han sido consideradas como una entrada en caja en el modelo económico financiero presentado por la Administración y representan el 5,60% de los ingresos del concesionario.

El **presupuesto base de licitación (PBL)** del contrato asciende a la cantidad de 130.173.043,63 euros⁷ repartido en 10 anualidades presupuestarias, tal como recoge el punto 7 del cuadro de características del PCAP.

⁶ Esta Oficina recomienda que el contenido económico de la reversión de activos se incorpore en el PCAP.

⁷ Según lo establecido en la memoria explicativa del expediente: *“en virtud del riesgo operacional transferido, la compensación económica que el concesionario vaya a recibir de la Diputación Foral de Gipuzkoa tendrá carácter de **máxima** y éste asumirá el riesgo de que pueda producirse un déficit mayor al fijado como máximo”*.

Por otro lado, el **valor estimado (VE)** de este contrato es de 358.881.281,46 euros (IVA no incluido) cuyo desglose es el siguiente⁸:

- Ingresos de explotación previstos para los 10 años de duración del contrato por importe de 204.472.569,72 euros sin IVA.
- Ingresos de explotación previstos para los 5 años de duración de la prórroga prevista por importe de 113.514.197,80 euros sin IVA.
- Modificación del contrato hasta un máximo del 20% por importe de 40.894.513,94 euros sin IVA

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** en la cláusula 8 y punto 13 del cuadro de características del PCAP, siguiendo los principios y limitaciones recogidos en el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera⁹.

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 la DPG , mencionado en el apartado II.1. de este documento.

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.

⁸ Se recomienda revisar el cálculo del valor estimado del contrato conforme a lo establecido en el artículo 101 de la LCSP.

⁹ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-2831

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 se irán desarrollando en sucesivos puntos:

- El estudio viabilidad económica aportado por la DFG recoge que la concesión está planteada con una **inversión** asociada total de **31.445.462,97 euros** que se divide del siguiente modo:
 - Para la renovación de la flota de autobuses a lo largo de la concesión
 - Para instalaciones fijas y sistemas inteligentes de servicio (ITS).

Parte de esta inversión se realiza al inicio del contrato (el 52,6%), y el resto a lo largo de los años de duración de la concesión. El detalle de las inversiones será objeto de estudio en el apartado IV.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**, como ya se ha mencionado, éstos se componen en un **94,40%** de ingresos **variables**, de los cuales el 60,10% del total de ingresos, serán de origen público procedentes de la subvención de la DFG al concesionario, mientras que el 34,30% restante del citado total de ingresos tendrá origen privado, provenientes de del pago de las tarifas por utilización del transporte público interurbano que asumen directamente los usuarios del servicio. El resto de ingresos (el **5,60%**) se han considerado **fijos** por esta Oficina y son los procedentes de la venta de activos totalmente amortizados a terceros a lo largo de la

duración del contrato y por la reversión de aquellos activos pendientes de amortizar a la finalización de la concesión.

- **Por el lado de los gastos**, estos se han considerado en un **100%** de carácter **fijo**¹⁰. El componente económico fundamental de la estructura de costes lo constituyen los costes de personal subrogable, que representa en su conjunto (directos e indirectos) el 65,70% del total.

2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

2.1. Calidad de la previsión de demanda

Según la DFG, la estimación de la demanda del año 2023 se obtiene en base al análisis de la evolución de la misma en los últimos 10 años¹¹, teniendo en cuenta el brusco descenso de la demanda por las restricciones en el transporte a causa de la pandemia de COVID-19 durante los años 2020 y 2021.

Entre los años 2012 a 2019, el número de viajeros totales de la concesión siguió una tendencia creciente, con un porcentaje de crecimiento anual acumulado del 2,69%. Sin embargo, este incremento de la demanda se vio ralentizado en los años 2018 y 2019, estando cercano a los 9 millones de viajeros en la situación previa a la pandemia de COVID-19, como se puede observar en la siguiente tabla:

DATOS HISTÓRICOS DE NÚMERO DE VIAJEROS											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
LUR-E-01	7.424.192	7.620.088	7.926.072	8.104.323	8.433.187	8.587.275	8.893.366	8.940.223	5.757.756	7.105.004	8.767.492
% Variac. Viajeros	---	2,64%	4,02%	2,25%	4,06%	1,83%	3,56%	0,53%	-35,60%	23,40%	23,40%

Tabla 1: Datos históricos del número de viajeros de transporte interurbano y variación anual

El crecimiento de la demanda del año 2021 respecto al 2020 fue del 23,40%. Teniendo en cuenta que a lo largo del año 2022 se han ido suprimiendo distintas

¹⁰ Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio y de las prestaciones objeto de este contrato (vehículos, líneas, horarios y kilómetros comprometidos), esta Oficina ha considerado como fijas todas las partidas de costes, ya que aquellos que puedan tener naturaleza variable en función de la demanda tienen un carácter marginal. Esto es así, ya que, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, reparaciones, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe prestarse del mismo modo con independencia de dicho número de viajeros.

¹¹ Partiendo de los datos registrados de cancelación de billetes que permite conocer las validaciones de los mismos y, por tanto, el número de viajeros y título empleado.

medidas restrictivas en la movilidad y dando una mayor libertad en los desplazamientos, se considera, bajo un criterio conservador, que la demanda total del año 2022 seguirá esta misma tendencia, alcanzando el valor de los 8,7 millones de viajeros. Con estas premisas, la DFG estima oportuno aplicar en el año base 2023 el crecimiento tendencial que seguía la demanda en la situación pre-Covid.

Como hipótesis conservadora de partida, la Diputación toma como valor inicial de referencia para el cálculo de la demanda de 2023 el mismo número de viajeros de 2019 (8.940.223 viajeros). No obstante, debido al incremento del número de líneas del contrato que se licita (3 nuevas líneas respecto a situación actual) y de la optimización de los servicios, la Diputación estima incrementar ese valor inicial de referencia un 2% adicional para la estimación de la demanda del año base 2023, derivado de la nueva demanda captada por la implementación de estas mejoras en el servicio. Por lo tanto, la demanda total estimada para el año base 2023 es de 9.119.027 viajeros.

Una vez calculada la demanda del año base 2023, se realiza la prognosis de evolución de la misma para los 10 años de duración prevista de la concesión. Para ello, se tiene en cuenta la previsión de evolución de la población de Gipuzkoa del Instituto Vasco de Estadística, que se muestra en el siguiente gráfico:

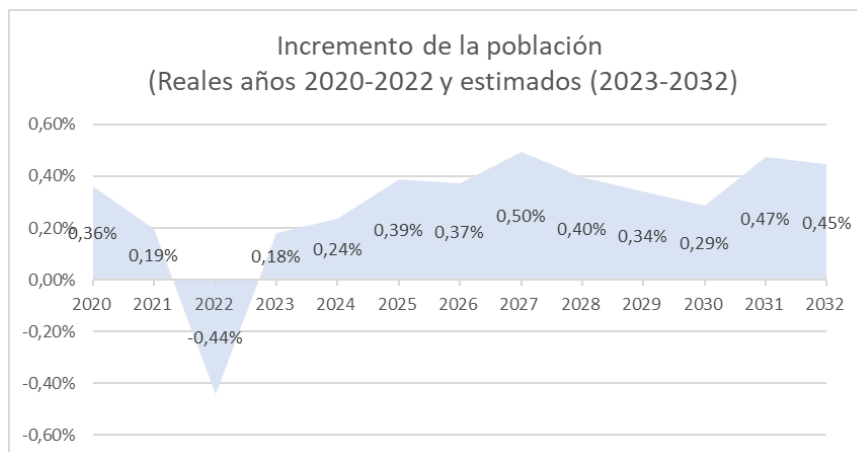


Gráfico 1: Evolución de la población de Gipuzkoa prevista por el Instituto Vasco de Estadística

Según las estimaciones de la Diputación, esta evolución del crecimiento inicialmente previsto se ve afectada en el año 6 de operación del servicio (2028), en el que se aplica una reducción de la demanda del 10,75% respecto al año anterior¹² como consecuencia del efecto esperado por la captación de viajeros

¹² El escrito de aclaraciones remitido a esta Oficina el día 5 de abril de 2023, señala que esta reducción viene determinada por el Estudio de “Optimización de la red de transporte público de Gipuzkoa. Escenarios Futuros” realizado por la empresa consultora Ingartek en 2021 para la

por el metro de Donostialdea, tras la puesta en servicio de la variante ferroviaria en San Sebastián.

Como resultado, la previsión de demanda a lo largo de los 10 años de duración de la concesión se muestra en la siguiente tabla:

PREVISIÓN DE NÚMERO DE VIAJEROS										
	Año1	Año2	Año3	Año4	Año5	Año6	Año7	Año8	Año9	Año10
LUR-E-01	9.119.027	9.140.573	9.176.061	9.210.281	9.255.908	8.261.177	8.289.346	8.313.007	8.352.442	8.389.624
% Variac. Viajeros		0,24%	0,39%	0,37%	0,50%	-10,75%	0,34%	0,29%	0,47%	0,45%

Tabla 2: Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional ¹³

En el siguiente gráfico se observa la tendencia que sigue la demanda de viajeros del servicio de transporte, tanto los datos reales (de 2012-2022) como los datos estimados para el periodo concesional (2023-2032):

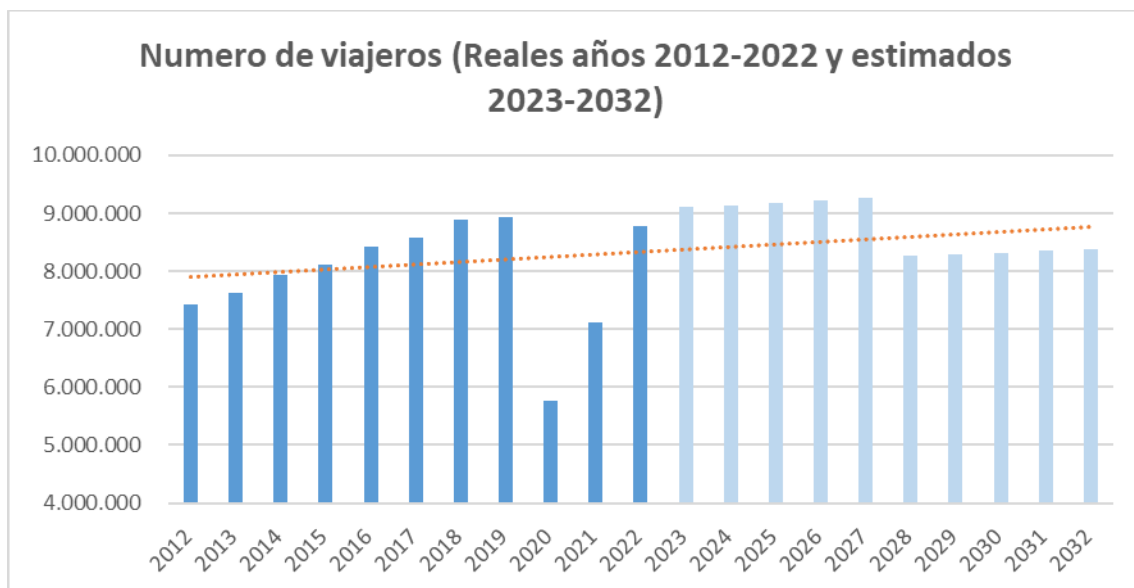


Gráfico 2: Viajeros reales y estimados del servicio de transporte. Tendencia

Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa. Este Estudio se encargó de cara a evaluar el impacto de las obras, para lo que se desarrolla un modelo de demanda que permitía inferir la afección de la nueva infraestructura, estimándose la captación del servicio de los distintos modos alternativos.

¹³ El descenso del 10,75% de los niveles de demanda en 2028 se calcula por acumulación, por un lado, de la reducción de demanda prevista en el 11,14% por el trasvase de viajeros al metro y, por otro, compensado con la estimación de crecimiento anual de la demanda conforme a la evolución de la población, que para ese año se estima en un 0,40%.

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación de demanda realizada por la DFG, 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 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 de los usuarios del servicio.

Los ingresos tarifarios, que representan el **34,30%** de los ingresos concesionales, son el resultado de aplicar a la demanda prevista las tarifas zonales correspondientes y los porcentajes de reducción de tarifa con los que cuenta el Sistema Tarifario MUGI aplicables a distintos colectivos. Dicho sistema se encuentra en vigor desde el 4 de marzo de 2013, promovido por la Autoridad Territorial de Transporte de Gipuzkoa (GGLA-ATTG) y basado en el billete único implantado por Lurraldebus¹⁴ en 2006.

Dentro de estos ingresos se distinguen dos servicios:

- Transporte urbano e interurbano, cuyos ingresos se generarán a partir de la venta de billetes o bonos de transporte.
- El transporte para servicios especiales de carácter eventual, para conectar el Estadio de Anoeta y los principales núcleos de población.

La empresa concesionaria aplicará los títulos y tarifas aprobadas por la DFG para los servicios de las líneas regulares de transporte público de viajeros por carretera de su competencia, con las bonificaciones a los precios de los viajes que en cada momento se encuentren en vigor. Estas tarifas en vigor y sus bonificaciones, que se encuentran recogidas en el estudio de viabilidad del proyecto, se han reproducido en el Anexo II del presente informe.

Adicionalmente, la Diputación señala en su escrito de aclaraciones del 5 de abril de 2023, que *“el hecho de que sea un sistema complejo de descuentos progresivo con diferentes tramos y con multitud de bonificaciones para perfiles sociales y de renta, ha hecho aconsejable utilizar el valor anual suministrado directamente por la Autoridad del Transporte, sin entrar a considerar las diferentes categorías de billete, con multitud de títulos”*.

¹⁴ Lurraldebus es la sociedad de la Diputación Foral de Gipuzkoa que gestiona el billete unificado de transporte en el territorio foral.

En consecuencia, la DFG calcula los ingresos del 2023 sobre la base de los ingresos del año 2019 incrementados un 2%, como ya se ha explicado previamente en el apartado correspondiente a la demanda, lo que lleva a una estimación de los ingresos para el primer año de concesión de 7.325.135,92 euros. Tomando esta cifra entre el número de usuarios estimado para el 2023 (9.119.027), la Diputación obtiene una **tarifa media** de 0,8032 euros (IVA excluido) que asumirán los usuarios del sistema de transporte¹⁵.

Cabe citar que, además, a partir del año 3 se aplica una **actualización de las tarifas** de acuerdo a los criterios expuestos en la cláusula 8 y punto 13 del cuadro de características del PCAP, así como en el apartado 4.4 del Título III del PPT: “Actualización de costes”.

La Administración señala que, *“De acuerdo a la formulación establecida 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 período de recuperación de la inversión sería superior a cinco años por lo que procede a una actualización de precios de acuerdo con la ley de desindexación.*

De acuerdo a lo indicado anteriormente y en aplicación del método y la fórmula establecidos en el Anexo II del Real Decreto 75/2018 de 19 de febrero, se actualizarán los precios y las tarifas a lo largo de la duración del contrato según el valor obtenido con la siguiente formulación, que es la que mejor se adapta a las características del servicio. Atendiendo a las características de recorrido medio y el no uso de estación, la fórmula que aplica según el Real Decreto es la siguiente:”

$$K_t = 0,28 * \frac{PR_t}{PR_0} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,05 \frac{MR_t}{GM_0} + 0,02 \frac{N_t}{N_0} + 0,23(1 - x) \frac{G_t}{G_0} + 0,37$$

Ecuación 1: Fórmula de revisión de precios

¹⁵ En su escrito de aclaraciones de fecha 5 de abril de 2023, la DFG señala lo siguiente: “El origen de los datos de uso es el actual contrato de concesión en el último año pre-pandemia (2019), tomado como referencia. Estos ingresos declarados disponibles en 2019 son: 5.663.533,60 € con tarjeta MUGI y 1.517.972,20 € en efectivo, lo que suma un total de 7.181.505,80 €. Dado que la panoplia de títulos y niveles de precios se mantienen, es razonable asumir que los porcentajes de utilización de cada categoría de billete de transporte se mantenga, por lo tanto, esta cuantía total se considera equivalente a la obtenida en el año base 2023 (en línea con la justificación de previsión de la demanda).

En cuanto a los ingresos MUGI, el dato ha sido suministrado por la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, quien dispone de los datos de utilización de la tarjeta de transporte. El hecho de que sea un sistema complejo de descuentos progresivo con diferentes tramos (1-20 viajes, 21-50 viajes, +51 viajes), y con multitud de bonificaciones para perfiles sociales y de renta, ha hecho aconsejable utilizar el valor anual suministrado directamente por la Autoridad del Transporte, sin entrar a considerar las diferentes categorías de billete (que, se asume, permanecerán a grandes rasgos en proporción similar).

Siendo:

- Kt: Coeficiente de actualización.
- PR: Costes de Personal de Conducción.
- MP: Costes de Mantenimiento de vehículos – mano de obra.
- MR: Costes de Mantenimiento de vehículos – repuestos.
- N: Coste de Neumáticos.
- G: Costes de Gasóleo de Automoción.
- X: Factor de eficiencia combustible

Para la estimación de la aplicación de la fórmula de revisión de precios¹⁶, la Diputación estima que los costes concesionales se actualizan conforme a una inflación estimada en el 2,50% para el escenario base. Por tanto, el coeficiente Kt de actualización de tarifas corresponderá a un índice de 101,575, lo que significa que, para una inflación del 2,50%, se producirá un incremento del 1,575% del precio medio de los billetes de autobús a partir del tercer año de la concesión. Este valor corresponde al primer año de actualización y se asume constante en la simulación para el resto de ejercicios.

Concepto	Nombre	Coeficiente	Índice inflación
PR	Personal Conducción	0,28	102,500
MP	Coste Mto Vehículos - Mano de Obra	0,05	102,500
MR	Coste Mto Vehículos - Repuestos	0,05	102,500
N	Neumáticos	0,02	102,500
CE	Canon Estación	0,00	0,000
G	Gasoleo	0,23	102,500
X	Factor Eficiencia Combustible	0,00	
		0,37	
Kt			101,575

Tabla 3: Cálculo del coeficiente Kt de actualización de tarifas

En base a todo lo anterior, los ingresos por tarifas estimados para los 10 años de duración de la concesión se recogen en la siguiente tabla:

¹⁶ Esta fórmula de revisión se refiere a las tarifas que asumen los viajeros usuarios del servicio.

		Viajeros	Ingresos venta de billetes
Año 1	2023	9.119.027	7.325.135,92 €
Año 2	2024	9.140.573	7.342.443,39 €
Año 3	2025	9.176.061	7.487.042,29 €
Año 4	2026	9.210.281	7.633.324,26 €
Año 5	2027	9.255.908	7.791.959,43 €
Año 6	2028	8.261.177	7.064.093,36 €
Año 7	2029	8.289.346	7.199.818,71 €
Año 8	2030	8.313.007	7.334.090,88 €
Año 9	2031	8.352.442	7.484.942,48 €
Año 10	2032	8.389.624	7.636.675,38 €
TOTAL		87.507.446	74.299.526,10 €

Tabla 4: Estimación de ingresos por tarifas

2. Ingresos variables por compensación por obligaciones del servicio.

Según el apartado 4 del Título III del PPT, la DFG 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 de la Diputación. Esta subvención se configura como un mecanismo de compensación del déficit que pueda tener el concesionario, siendo equivalente a la diferencia entre los costes ofertados del servicio 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 **máximo** según las previsiones presupuestarias contenidas en el punto 7 del cuadro de características del PCAP, y asciende para los 10 años de duración de la concesión a **130.173.043,63 euros**, representando en el escenario base de la Administración el **60,10%** de los ingresos del contrato.

En la siguiente tabla se recogen los importes calculados por la DFG respecto a los ingresos variables de la concesión, esto es, los ingresos por tarifas y de la compensación pública por obligaciones del servicio durante los 10 años de duración del contrato, así como la evolución del número de viajeros y las variaciones interanuales de dichas partidas:

	Viajeros	Total ingresos variables	Ingresos venta de billetes	Compensación pública	Variación viajeros	Variación total ingresos variables	Variación ingresos tarifarios	Variación ingresos aportación pública
Año 1	9.119.027	18.336.573,82 €	7.325.135,92 €	11.011.437,90 €				
Año 2	9.140.573	18.768.925,35 €	7.342.443,39 €	11.426.481,96 €	0,24%	2,36%	0,24%	3,77%
Año 3	9.176.061	19.240.529,31 €	7.487.042,29 €	11.753.487,02 €	0,39%	2,51%	1,97%	2,86%
Año 4	9.210.281	19.716.048,05 €	7.633.324,26 €	12.082.723,79 €	0,37%	2,47%	1,95%	2,80%
Año 5	9.255.908	20.190.667,42 €	7.791.959,43 €	12.398.707,99 €	0,50%	2,41%	2,08%	2,62%
Año 6	8.261.177	20.652.571,36 €	7.064.093,36 €	13.588.478,00 €	-10,75%	2,29%	-9,34%	9,60%
Año 7	8.289.346	21.128.154,11 €	7.199.818,71 €	13.928.335,40 €	0,34%	2,30%	1,92%	2,50%
Año 8	8.313.007	21.615.904,97 €	7.334.090,88 €	14.281.814,09 €	0,29%	2,31%	1,86%	2,54%
Año 9	8.352.442	22.120.355,78 €	7.484.942,48 €	14.635.413,30 €	0,47%	2,33%	2,06%	2,48%
Año 10	8.389.624	22.702.839,56 €	7.636.675,38 €	15.066.164,18 €	0,45%	2,63%	2,03%	2,94%
TOTAL	87.507.446	204.472.569,73 €	74.299.526,10 €	130.173.043,63 €	-0,86%	2,40%	0,53%	3,57%

Tabla 5: Ingresos variables por tarifas y por compensación pública

Se observa como a partir del año 3 el incremento de los ingresos por venta de billetes es más intenso que el de viajeros (o menos pronunciada la caída en el caso del año 6) debido a las actualizaciones tarifarias previamente descritas. Sin embargo, esta caída de demanda (y de ingresos tarifarios) en el año 6 se suple con el aumento de la aportación pública de la DFG.

3. Ingresos fijos por la venta de bienes totalmente amortizados a terceros a lo largo de la concesión y por reversión de bienes al final del plazo concesional.

Para el análisis financiero esta Oficina ha incluido como ingresos fijos (extraordinarios) aquellos procedentes de:

- Los bienes de inversión cuya vida útil finaliza durante el periodo de prestación y que son vendidos a terceros por su valor venal (por el 15% del precio de adquisición).
- El valor de reversión de aquellos activos que no han sido totalmente amortizados durante los 10 años de duración de la concesión y por los que el concesionario percibirá la cantidad no amortizada de esos bienes de inversión, más el valor venal de los mismos.

Estas ventas han sido consideradas como una entrada en caja en el modelo económico financiero presentado por la Administración y ascienden a **12.138.103,01 euros**, representando el **5,60%** de los ingresos del concesionario. El desglose de estos ingresos es el siguiente:

Ingresos venta y reversión de activos	
Valor residual flota	11.928.247,03 €
Valor residual ITS	209.855,99 €
TOTAL	12.138.103,01 €

Tabla 6: Desglose de ingresos por la venta o reversión de activos

4. Ingresos totales de la concesión:

Los ingresos que obtendrá el concesionario durante los 10 años de duración de la concesión por los servicios objeto de contrato, se recogen en la tabla y gráfico siguientes:

%	TOTAL	INGRESOS €	Año	Año	...	Año	Año
			1	2		9	10
100,00%	216.610.672,73	Ingresos Previstos	18.676.713,63	18.924.158,27		22.536.050,04	33.115.147,94
94,40%	204.472.569,72	Ingresos Variables	18.336.573,81	18.768.925,36		22.120.355,78	22.702.839,56
34,30%	74.299.526,09	Recaudac Viajes (Ingr. Variable)	7.325.135,92	7.342.443,39		7.484.942,48	7.636.675,38
60,10%	130.173.043,63	Compens. Pública (Ingr. Variable)	11.011.437,90	11.426.481,96		14.635.413,30	15.066.164,18
5,60%	12.138.103,01	Ingresos Fijos	340.139,82	155.232,91		415.694,27	10.412.308,38
5,60%	12.138.103,01	Vta. Flota e ITS (Ingr. Extra Fijo)	340.139,82	155.232,91		415.694,27	10.412.308,38

Tabla 7: Ingresos totales del concesionario en los 10 años de duración de la concesión

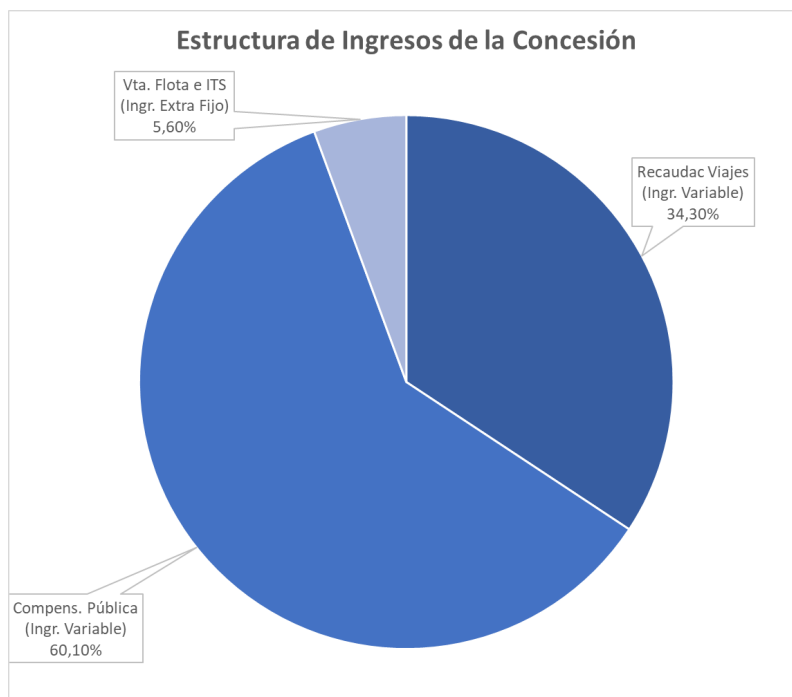


Gráfico 3: Distribución de ingresos concesionales

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, esta Oficina considera suficiente la estimación de ingresos realizada por la DFG, 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** por un importe total de 30.497.755,14 euros (el 97% del total de las inversiones).

El primer componente de estas inversiones, y en continuidad con el régimen económico de la actual concesión, lo constituye el desembolso que el adjudicatario de la nueva licitación deberá realizar al inicio de la misma, por los bienes en los que se subroga. Este desembolso asciende a la cantidad de 6.594.652,46 euros. Partiendo de los precios de adquisición real de la flota actual (que es comunicado y mostrado por el actual prestatario), teniendo en cuenta un valor residual del 15% al final de la vida útil del autobús (10 años) y la antigüedad que presente cada vehículo al inicio de la concesión, se calcula el precio de adquisición al inicio del contrato (amortización anual del 8,5%).

El segundo componente, lo constituye la renovación de la flota en sentido estricto, es decir, la adquisición de nuevos vehículos. Según informa la DFG, en base a las obligaciones de servicio, el número de vehículos requeridos de necesaria adscripción en este contrato es de 64 vehículos. En función de la tipología y capacidad necesarias, incluyendo un 10% aproximado de vehículos de reserva, los vehículos necesarios para la prestación del servicio son los siguientes:

Tipología de vehículos	Mínimo	Reserva	Total
I. Veh 10 m	4	1	5
I. Veh 12 m	17	2	19
II. Veh 12 m	30	3	33
II. Veh más 12	6	1	7
Total	57	7	64

Tabla 8: Vehículos mínimos necesarios para la prestación del servicio por tipología

Para todos ellos se establece una antigüedad máxima de 10 años, contados desde su primera matriculación y una amortización lineal. Todos los vehículos deberán cumplir las características técnicas y la normativa exigidas en los pliegos, incluida la de accesibilidad de personas con movilidad reducida.

El plan de renovación de la flota se determina para los 10 años de duración de la concesión en función de la antigüedad y las necesidades de compra de nuevos vehículos.

	Año 1	Año 2	–	Año 8	Año 9	Año 10
Utilización						
Reversión						
I. Veh 10 m	2	2	–	0	0	0
I. Veh 12 m	16	16	–	14	9	0
II. Veh 12 m	14	10	–	0	0	0
II. Veh más 12 m	5	5	–	0	0	0
Inversión inicial						
I. Veh 10 m	3	3	–	3	3	3
I. Veh 12 m	3	3	–	3	3	3
II. Veh 12 m	19	19	–	19	19	19
II. Veh más 12 m	2	2	–	2	2	2
Flota renovada						
I. Veh 10 m	0	0	–	2	2	2
I. Veh 12 m	0	0	–	2	7	16
II. Veh 12 m	0	4	–	14	14	14
II. Veh más 12 m	0	0	–	5	5	5
Suma de vehículos						
I. Veh 10 m	5	5	–	5	5	5
I. Veh 12 m	19	19	–	19	19	19
II. Veh 12 m	33	33	–	33	33	33
II. Veh más 12 m	7	7	–	7	7	7
TOTAL	64	64	–	64	64	64

Tabla 9: Plan global de inversión en autobuses

El importe total de inversión por la adquisición de nuevos vehículos que estima la DFG asciende a 23.903.102,68 euros.

- **Otro inmovilizado: Instalaciones fijas y sistemas inteligentes de servicio (ITS).** La inversión total a realizar por el concesionario en ITS asciende a 947.707,83 euros (el 3% del total de las inversiones).

Como sucedía con la flota de autobuses, en continuidad con el régimen económico de la actual concesión, el adjudicatario de la nueva licitación deberá realizar al inicio de la misma un desembolso por los bienes de otro inmovilizado en los que se subroga por importe de 244.153,31 euros.

Por lo tanto, los importes a abonar por el concesionario al inicio de la concesión por la subrogación de activos, tanto de autobuses como de otro inmovilizado, serán los siguientes:

Bienes subrogables al inicio	
Flota	6.594.652,46 €
ITS	244.153,31 €
TOTAL	6.838.805,77 €

Tabla 10: Importes a abonar por el concesionario por bienes subrogables al inicio de la concesión

El servicio deberá disponer de instalaciones fijas en los municipios atendidos por la concesión. El conjunto de instalaciones en el área de influencia deberá disponer del tamaño y las condiciones técnicas suficientes para garantizar el adecuado funcionamiento del servicio. Así mismo, las instalaciones deberán disponer de zona de aparcamiento cubierto para la guarda y custodia de los vehículos, taller para el mantenimiento de los vehículos adscritos y oficinas para las tareas de control y supervisión del servicio. También contarán con la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del sistema Lurraldebus (control remoto, wi-fi, etc.).

El plan de inversiones global previsto por la Diputación para esta concesión se resume del siguiente modo:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6
Inversión flota	15.963.088,46	1.463.995,20	1.636.831,73	2.738.239,95	1.131.174,20	807.988,39
Inversión ITS	567.153,31	36.900,00	37.822,50	67.844,11	29.802,95	20.365,35
TOTAL	16.530.241,77	1.500.895,20	1.674.654,23	2.806.084,05	1.160.977,15	828.353,73

	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Total
Inversión flota	310.125,21	777.571,65	1.992.527,36	3.676.212,98	30.497.755,14
Inversión ITS	10.437,24	21.396,34	54.828,13	101.157,90	947.707,83
TOTAL	320.562,45	798.968,00	2.047.355,49	3.777.370,88	31.445.462,97

Tabla 11: Plan de inversiones global previsto para la concesión

En cuanto a la **estructura de costes soportados por el concesionario**, 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, siendo aquellos que puedan tener naturaleza variable en función de la demanda de carácter marginal. Esto es así ya que, aunque algunas partidas puedan variar esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, reparaciones, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe prestarse del mismo modo con independencia de dicho número de viajeros.

La DFG ha considerado unos costes unitarios para cada una de las partidas, en línea con los costes de mercado en el año 2022 y los ha proyectado al año 2023, año previsto de inicio de la concesión. La actualización de los costes se ha calculado en base a un indexador común del 2,50% (previsión de IPC para el escenario base).

Las principales categorías de costes serían las siguientes:

- **Costes de personal:**

De acuerdo con la cláusula 25 del PCAP: *“En relación con el artículo 130 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 73.2 h) y 75.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como de lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, el concesionario deberá **subrogarse** como empleador en las relaciones laborales de los antiguos contratistas”.*

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

- **Costes directos de personal:** El número mínimo de conductores será 174 (mínimo requerido más retenes). Este coste representa el **60,44%** del total de costes, por lo que es el componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales.
- **Costes indirectos de personal:** Compuestos por el personal de estructura (gerentes, jefes de tráfico, responsables de control, inspectores, jefes de taller, mecánicos, administrativos, vigilantes, etc), en total 35 personas. Este coste representa el **5,26%** de los costes totales.

Esta partida se estima en 112.528.006,86 euros para los 10 años de duración del contrato y representa un **65,70%** del total de costes totales de la concesión.

- **Carburante y energía:**

Estos costes se calculan en base al precio del gasóleo de automoción (euros/litro), el consumo de combustible (litros/km), los kilómetros recorridos (vehículos-km de servicio) y la evolución del consumo con la hibridación de la flota.

Se incluye en esta partida exclusivamente el gasto estimado por el consumo de carburante para la prestación del servicio, que supone un total de 26.231.455,69 euros a lo largo de la duración de la concesión y tiene un peso sobre el total de costes del **15,32%**.

- **Mantenimiento y seguros:**

En este grupo de costes se han considerado todas las partidas relacionadas con el mantenimiento de los vehículos (adquisición de lubricantes y grasa, sustitución de neumáticos, costes de reparaciones), la limpieza y la seguridad de los elementos destinados al transporte, así como el coste de los seguros obligatorios o voluntarios de los elementos de transporte o las instalaciones vinculadas a la prestación del servicio.

La administración contratante estima un coste total para este grupo de partidas de 20.658.616,69 euros que representa un **12,06%** del total de costes de la concesión.

- **Tributos, impuestos y cánones:**

Se ha incluido en este apartado el importe correspondiente a los tributos, tasas e impuestos que la administración contratante ha previsto para el desarrollo de la actividad.

El importe estimado para la duración de la concesión es de 857.668,43 euros, un **0,50%** del total de costes.

- **Otros gastos de gestión corriente:**

En este grupo de costes se han incluido el resto de costes en los que incurrirá el concesionario para la prestación de los servicios requeridos en el contrato, entre los que destacan las partidas de costes por circulación en autopistas de peaje, los costes del alquiler de cocheras y los de publicidad y fidelización de clientes.

El importe estimado para este grupo de costes es de 5.974.929,60 euros en la vigencia de la concesión, que supone un **3,49%** del total de costes.

- **Gastos generales:**

Estos costes, según se indica en el estudio de viabilidad, incluyen los costes de estructura para las categorías de administración y dirección, así como los costes de seguridad social asociados a los puestos y una previsión de costes de absentismo. Adicionalmente, se incluyen los costes de consumos de material de oficina, subcontrataciones, suministros de material, electricidad, agua o teléfono y otras primas de seguro no relacionadas directamente con el transporte de viajeros. El importe estimado de estos costes es de 5.023.976,56 euros, un **2,93%** del total.

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:

%	TOTAL	COSTES €	Año	Año	Año	...	Año	Año
			Hasta el inicio del periodo de concesión	1	2		9	10
100,00%	171.274.653,83	Costes Previstos	0,00	15.387.434,44	15.738.871,31		18.573.591,29	19.002.608,69
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00
100,00%	171.274.653,83	Costes Fijos	0,00	15.387.434,44	15.738.871,31		18.573.591,29	19.002.608,69
65,70%	112.528.006,86	Sueldos salarios y asimilados		10.044.110,71	10.295.213,48		12.237.773,60	12.543.717,94
15,32%	26.231.455,69	Carburante y energía		2.425.916,09	2.458.354,36		2.807.743,04	2.847.967,84
12,06%	20.658.616,69	Mantenimiento y seguros		1.859.104,45	1.900.542,71		2.238.634,99	2.289.247,25
0,50%	857.668,43	Tributos impuestos y canones		76.554,42	78.468,28		93.274,13	95.605,98
3,49%	5.974.929,60	Otros gastos de gestión corriente		533.314,83	546.647,70		649.792,33	666.037,14
2,93%	5.023.976,56	Gastos generales		448.433,93	459.644,78		546.373,20	560.032,53

Tabla 12: : Estructura de costes concesionales

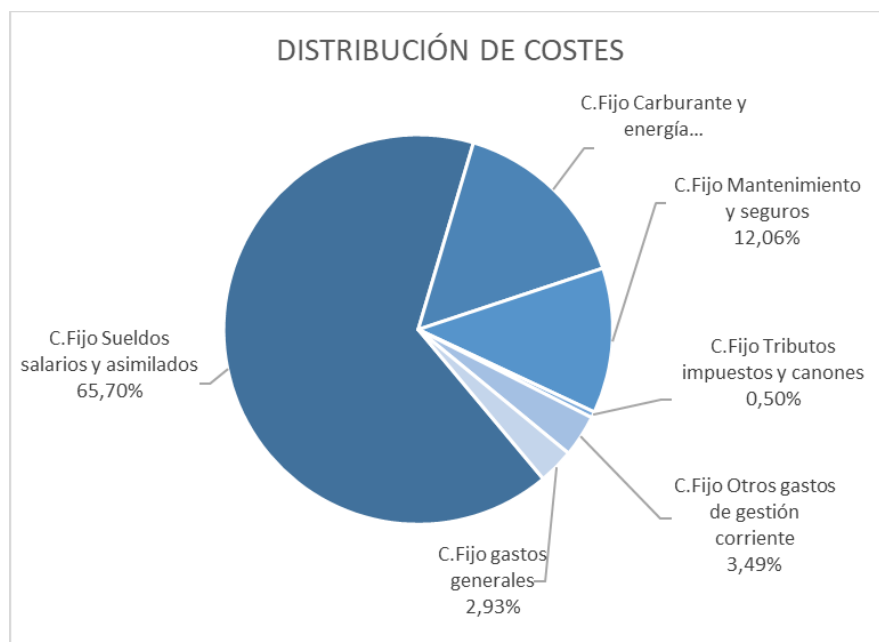


Gráfico 4: Distribución de costes concesionales

En base a la información facilitada por la Administración, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa 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 la DFG, aplicando la tasa de descuento actualizada según 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, y con las hipótesis corregidas que se describen a continuación.

Las premisas del escenario elaborado por la DPG son las siguientes:

- La concesión se plantea con una vigencia de 10 años.
- Se prevén incrementos en el número de usuarios del servicio basados en las previsiones de evolución de la población de Gipuzkoa del Instituto Vasco de Estadística, salvo para el primer año que se estima en base al incremento del 2% sobre la demanda real del 2019, por la ampliación de la oferta de servicios, y para el año 6 de la concesión, cuando se prevé que la demanda descienda un 10,75%¹⁷ respecto al año anterior por el efecto del trasvase de viajeros al metro. Por tanto, al principio de la concesión la demanda se estima en 9.119.027 viajeros, mientras que en el último año se prevé que alcance los 8.389.624 viajeros, lo que supone una disminución global del -8% con respecto a los viajeros del año 1.
- El modelo tarifario se describe en el Anexo II del presente informe. Las tarifas siguen un sistema complejo que varía en función de diversos tipos de abonos y del número de saltos que realiza el viajero en su trayecto. A efectos del análisis se puede calcular una tarifa media por viajero según los ingresos esperados y las previsiones de demanda. La tarifa media se mantiene constante para los dos primeros años de la concesión en 0,8032 euros. A partir, del tercer año esta tarifa se incrementa en función de la fórmula de actualización descrita en el apartado de ingresos del presente informe. De dicha fórmula resulta un valor Kt de 101,575 asumiendo el escenario de inflación definido en el escenario base (2,50%). Este valor corresponde al primer año de actualización y se asume constante en la simulación para el resto.
- La aportación pública en concepto de subvención anual de explotación asumido por la DFG se configura como un mecanismo de compensación del déficit que pueda tener el concesionario, siendo equivalente a la diferencia entre los costes ofertados del servicio y los ingresos netos

¹⁷ Como ya se ha indicado, en el escrito de aclaraciones remitido a esta Oficina el día 5 de abril de 2023, señala que esta reducción viene determinada por el Estudio de "Optimización de la red de transporte público de Gipuzkoa. Escenarios Futuros" realizado por la empresa consultora Ingartek en 2021 para la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa.

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

- Se prevén incrementos en los costes a lo largo de la vigencia de la concesión, siguiendo las estimaciones del IPC del 2,50% en el escenario base.
- Se prevé una inversión global de 31.445.462,97 euros, dividida entre inversión en autobuses (flota) e instalaciones fijas y sistemas inteligentes de servicio (ITS). La Administración incluye como entrada de caja la venta a terceros de activos totalmente amortizados por su valor venal a lo largo de la concesión y por la reversión de los activos pendientes de amortizar al final del contrato.

Tomando en consideración las anteriores premisas, esta Oficina ha considerado oportuno ajustar el escenario base planteado según las siguientes hipótesis:

- Se ha realizado una nueva clasificación de los costes que, si bien no afecta directamente a los resultados del escenario base, si tiene implicaciones significativas en el cálculo del punto muerto sobre este mismo escenario. A este respecto, todos los costes se han considerado de naturaleza fija, es decir, no varían en función de la demanda del servicio, tal y como se explicó en el apartado correspondiente al análisis de costes concesionales.
- Se ha considerado como ingreso fijo el valor de venta a terceros de activos totalmente amortizados por su valor venal a lo largo de la concesión, añadiendo la valoración de los activos pendientes de amortizar al final del contrato en el que se producirá la reversión.
- 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 a dicho precepto la tasa de descuento aplicable en mayo de 2023 es del 5,28%.

En base a las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado, este proyecto concesional alcanzaría en sus 10 años de duración un VAN de 6.029.856,14 euros, siendo la TIR del 12,51% y recuperando el concesionario la inversión en el año 10 de la concesión¹⁸.

¹⁸Esta TIR viene condicionada por la compensación de los activos que revierten al finalizar la concesión (véase tabla 7)

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

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	45.336.018,90	RESULTADO OPERATIVO
	20,93%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	6.029.856,14	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	10 años	PAY-BACK DESCONTADO
	12,02%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	12,51%	TIR

Tabla 13: Indicadores financieros del Escenario Base

Punto muerto:

Desde el escenario base ajustado 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 y, por tanto, un eventual descenso mayor de dicha demanda conllevaría pérdidas para el concesionario.

Este punto muerto se alcanza cuando la **demanda desciende un 10,66%**. Este escenario, cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV, se resume a continuación:

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	37.417.927,14	RESULTADO OPERATIVO
	17,93%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	-0,00	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	-	PAY-BACK DESCONTADO
	8,68%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	5,28%	TIR

Tabla 14: Indicadores financieros del escenario de punto muerto de caída de demanda

Se observa que, con variaciones de estas características en la demanda del servicio, el concesionario obtendría una rentabilidad nula en el periodo de duración del contrato (10 años). Sin embargo, si atendemos a la serie histórica de demanda proporcionada por la DFG (2012-2022) y excluimos los años de la pandemia, la tendencia ha sido siempre creciente. En la prognosis de demanda proyectada para el periodo concesional ya se tiene en cuenta un importante descenso de la demanda en el año 6 por efecto del trasvase de viajeros al metro. Debería producirse un descenso adicional sostenido del 10,66% para que el concesionario incurriese en pérdidas, situación que se prevé fuera de las “condiciones normales de funcionamiento”.

Debe tenerse en cuenta que, si el punto muerto se calculara con una tasa de descuento del 3,28%, 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 13,68%.

A la vista de los resultados que arroja el escenario base y el punto muerto, esta Oficina no ha considerado oportuno desarrollar el **análisis de sensibilidad** propuesto por la DFG concerniente a variaciones de demanda ya que, por un lado, las oscilaciones de demanda contempladas varían entre un 10% y un -20%, cuando la tendencia en los datos históricos aportados ha sido creciente (con la excepción del periodo de pandemia), y por otro lado, la conservadora estimación de demanda ya contempla una brusca caída en el año 6 del 10,75%. No obstante, más adelante se incluyen unos gráficos que resumen dicho análisis de sensibilidad y su impacto en el VAN del proyecto.

El resultado del análisis de sensibilidad del VAN ante variaciones en la demanda de viajeros, realizados por esta oficina se contempla en el siguiente gráfico:

	Base									
Variación número de viaje	-20%	-15%	-10,66%	-10%	-5%	0%	5%	10%	15%	20%
IPC	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
TIR	-0,85%	2,42%	5,28%	5,72%	9,07%	12,51%	12,51%	12,51%	12,51%	12,51%
VAN	-5.286.392	-2.457.330	-0	371.732	3.200.794	6.029.856	6.029.856	6.029.856	6.029.856	6.029.856

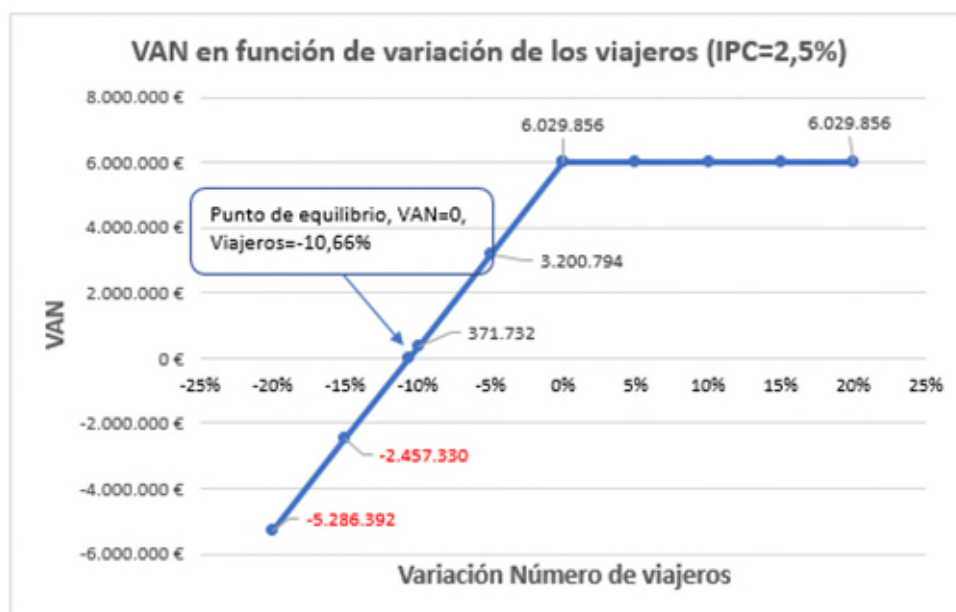


Gráfico 5: Análisis de sensibilidad del VAN a variaciones del número de viajeros del servicio de autobús

Adicionalmente, esta Oficina ha realizado un análisis del comportamiento económico financiero del proyecto ante **distintas variaciones del IPC** a fin de identificar el umbral de IPC que debería darse para alcanzar el punto muerto. Del anterior análisis se ha concluido que debería producirse un incremento sostenido de los costes del 4,30%, manteniendo los niveles de demanda del escenario base, para que el concesionario incurriera en potenciales pérdidas. Alcanzar este escenario no parece probable ni compatible con las previsiones para los próximos años de IPC del Banco de España (ni de otras entidades que analizan esta evolución), así como con el objetivo de inflación a medio plazo del Banco Central Europeo¹⁹.

El detalle de este escenario, cuyos indicadores financieros se resumen seguidamente, puede consultarse en el Anexo V del presente informe.

¹⁹ <https://www.bde.es/wbe/es/publicaciones/analisis-economico-investigacion/proyecciones-macro/marzo-2023--proyecciones-macroeconomicas-economia-espanola-20232025.html>
<https://www.ecb.europa.eu/pub/html/index.es.html>

RESULTADO ECONÓMICO SIN INVERSIÓN	36.560.650,24	RESULTADO OPERATIVO
	16,64%	RENTABILIDAD OPERATIVA
	-0,00	VAN
RESULTADO ECONÓMICO CON INVERSIÓN	-	PAY-BACK DESCONTADO
	7,85%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
	5,28%	TIR

Tabla 15: Indicadores financieros del Escenario de punto muerto de incremento de IPC

El análisis de la sensibilidad del VAN ante variaciones del IPC, permaneciendo invariable la demanda contemplada en el escenario base, se muestra el siguiente gráfico:

Variación número de viaje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
IPC	1,25%	1,50%	1,75%	2,00%	2,25%	2,50%	3,00%	3,50%	4,00%	4,30%
TIR	12,17%	12,24%	12,31%	12,37%	12,44%	12,51%	10,73%	8,80%	6,66%	5,28%
VAN	5.716.648	5.777.711	5.839.553	5.902.184	5.965.615	6.029.856	4.413.879	2.749.741	1.036.121	0

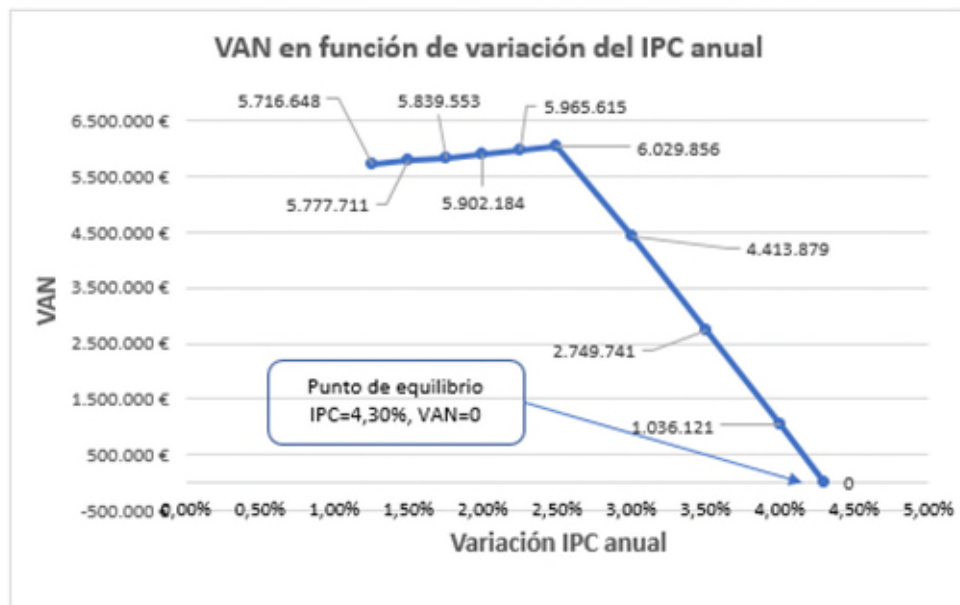


Gráfico 6: Análisis de sensibilidad del VAN a variaciones del IPC

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 10 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.

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:

$$\sum_{t=0}^n \frac{FC_t}{(1+b)^t} \geq 0$$

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.

FC_t 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 FC_t.

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)					
nov-22	dic-22	ene-23	feb-23	mar-23	abr-23
3,11	3,11	3,22	3,39	3,44	3,41
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,28%

Tabla 16: Cálculo de la tasa de descuento aplicable

En el momento de emitirse este informe, en el cálculo de la tasa de descuento se utiliza la media de los meses comprendidos entre noviembre de 2022 y abril de 2023, estableciéndose el resultado en una tasa del 5,28%.

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

Indicadores del proyecto	BASE	PUNTO MUERTO (caída demanda 10,66% que hace que el VAN=0 con hipótesis del escenario base)	PUNTO MUERTO (caída de IPC 4,30% que hace el VAN = 0 para estimación de demanda del escenario base).
IPC		2,50%	4,30%
Resultado operativo	45.336.018,90 €	37.417.927,14 €	36.560.650,24 €
Rentabilidad operativa	20,93%	17,93%	16,64%
Resultado neto	26.028.658,95 €	18.110.567,19 €	17.253.290,29 €
Rentabilidad neta	12,02%	8,68%	7,85%
Valor actual neto (VAN)	6.029.856,14 €	- €	- €
Tasa interna de retorno (TIR)	12,51%	5,28%	5,28%
Payback (PRI)	10 años	-	-

Tabla 17: Resumen de los escenarios analizados aplicando la tasa de descuento

En consecuencia, para el escenario base, establecer una duración del contrato de 10 años es conforme a lo establecido en la normativa aplicable referenciada

previamente. No obstante, no estaría justificado el establecimiento de una duración adicional de 5 años, como se prevé en el PCAP de este proyecto de contratación.

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.

En la memoria explicativa que acompaña al expediente se señala lo siguiente:

“En particular, el concesionario debe asumir el riesgo de la posible disminución de la demanda así como que se produzca un incremento de costes por oscilaciones del mercado sobre cualquiera de los parámetros utilizados para estimar su estructura de costes (tales como costes de personal, costes de amortización de la inversión del vehículo, gastos

financieros, seguros, combustibles, reparación, mantenimiento, etc.), no garantizándose por tanto el que los ingresos derivados tanto del pago de las tarifas por los viajeros como por la compensación que se abona por la Diputación Foral de Gipuzkoa cubran los costes que se generan por la explotación del servicio.

Por lo tanto, en virtud del riesgo operacional transferido, la compensación económica que el concesionario vaya a recibir de la Diputación Foral de Gipuzkoa tendrá carácter de máxima y éste asumirá el riesgo de que pueda producirse un déficit mayor al fijado como máximo “.

Asimismo, en el documento “Análisis de sensibilidad a consecuencia de riesgos transferidos” se pone de manifiesto lo siguiente:

“Las variables consideradas en el análisis son la variación de la demanda y de la tasa de inflación anual media.

La primera de ellas viene determinada por la recaudación por venta de billetes a las personas usuarias. Es el riesgo más evidente que se aprecia, que el volumen de demanda no coincida con las estimaciones realizadas por la Administración e incluso por el propio operador en la presentación de su oferta. En general, la transferencia al concesionario de todos los riesgos asociados a la demanda del servicio implica que, en los casos en los que la recaudación no alcance las previsiones en las que se fundamenta el plan económico financiero del concesionario para obtener un determinado beneficio por la explotación del contrato, las minoraciones de ingresos (y las pérdidas que, en consecuencia, si le generarían) deberán ser asumidas por él contra su cuenta de pérdidas y ganancias.

Adicionalmente, en el ámbito de prestación del servicio del Proyecto, Oarsoaldea-Bidasoa y sus conexiones con San Sebastián, existen distintos modos alternativos que operan entre estos mismos municipios, lo que implica el riesgo de que se produzcan variaciones (mejora de sus ofertas de servicio, mejora de sus infraestructuras o material móvil o rodante con el que preste el servicio, etc.) respecto a la situación base de Proyecto, y estos modos capten una mayor demanda. Como consecuencia provocaría que la oferta diseñada en el Proyecto no se ajuste a la demanda. Esto deriva en una mayor incertidumbre en relación al volumen de ingresos que se generará a consecuencia de la explotación de la concesión.

Respecto a la tasa media de inflación anual, en el estudio económico financiero se realiza una estimación de la inflación prevista durante todo el plazo de ejecución del contrato (10 años). Así, los costes de explotación del servicio se estiman en base a esa previsión. El riesgo derivado de la evolución futura de la inflación le es transferido al concesionario que, en caso de que esta crezca a un ritmo superior a lo estimado, debería hacer frente a unos

costes mayores a los inicialmente previstos por la Administración o por el propio operador para la presentación de su proposición”.

Sin embargo, tras el análisis efectuado por esta Oficina de la demanda prevista en este proyecto, de los ingresos y costes de la concesión y de la configuración del mecanismo de compensación al concesionario en forma de subvención, se constata que, con una disminución anual del volumen de usuarios del 10,66% sobre el escenario base, el concesionario no alcanzaría a recuperar la inversión realizada. Para poder determinar si esta caída de demanda se puede dar en condiciones normales de funcionamiento, hay que acudir al histórico de demanda contemplado en el estudio de viabilidad (2012-2022), donde se puede observar que, salvo en el año 2020, afectado por la pandemia del COVID-19, no se han registrado caídas del número de viajeros del servicio, sino que la senda ha sido creciente.

Por otro lado, la previsión de demanda estimada por la DFG en el escenario base es conservadora (ligada al crecimiento poblacional de Gipuzkoa), y pese a ello y a la caída prevista de demanda en el año 6 de la concesión por el potencial trasvase de viajeros al metro (descenso del 10,75% del número de viajeros), el concesionario sigue obteniendo una TIR positiva del 12,51%. Debería producirse una caída adicional sostenida de la demanda del 10,66% para que el concesionario incurriera en pérdidas, situación que parece alejada de las condiciones normales de funcionamiento.

A mayor abundamiento, debe tenerse en cuenta el esfuerzo que vienen realizando las distintas Administraciones Públicas en el fomento de una movilidad sostenible y de carácter colectivo, lo que contribuye a una mayor concienciación de la población hacia el uso del transporte colectivo y a un cambio en los hábitos de movilidad de la ciudadanía, cada vez más sensibilizada con la sostenibilidad medioambiental. Esta tendencia positiva de la demanda de transporte público, se ve reforzada por la mejora en la oferta del servicio, tanto en términos cuantitativos (incremento del número de líneas y frecuencias, impulso del modelo tarifario integrado, con mayores descuentos a determinados colectivos), como cualitativos (implementación de innovaciones tecnológicas, mejora en la calidad y la accesibilidad del servicio).

Respecto a la transferencia del riesgo de suministro, conviene recordar que los pliegos ya contemplan un mecanismo de revisión de precios (cláusula 8 y punto 13 del cuadro de características del PCAP y apartado 4.4 del Título III del PPT). El mecanismo de revisión de tarifas amortigua en gran medida el impacto que para el concesionario pueda tener un potencial incremento de los costes del servicio. De este modo, en el escenario base, considerando que los costes incrementan anualmente según un IPC estimado del 2,50%, las tarifas lo hacen a partir del año 3 en un 1,57% anual, lo que significa que el riesgo sobre el resultado de la explotación del servicio queda limitado.

Dadas las estimaciones que contempla la DFG, deberían producirse escenarios muy desfavorables en la evolución de los costes (incremento sostenido del 4,30%) para que se pueda considerar que existe transferencia del riesgo de suministro al contratista. Esta hipotética situación no va en línea con las previsiones macroeconómicas de organismos como el Banco de España o el Banco Central Europeo, ni con los objetivos de inflación a medio plazo de esta última institución, como ya se ha señalado previamente en este informe.

En consecuencia, se considera que con la configuración de este contrato no se produce transferencia de riesgo operacional suficiente al contratista, fundamentalmente del **riesgo de demanda**, para configurar una naturaleza jurídica concesional, debido a la significativa limitación de las potenciales pérdidas por la configuración de la subvención de explotación como un mecanismo de compensación, así como por la baja probabilidad de alcanzar una reducción de la demanda suficiente para llegar al punto muerto.

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

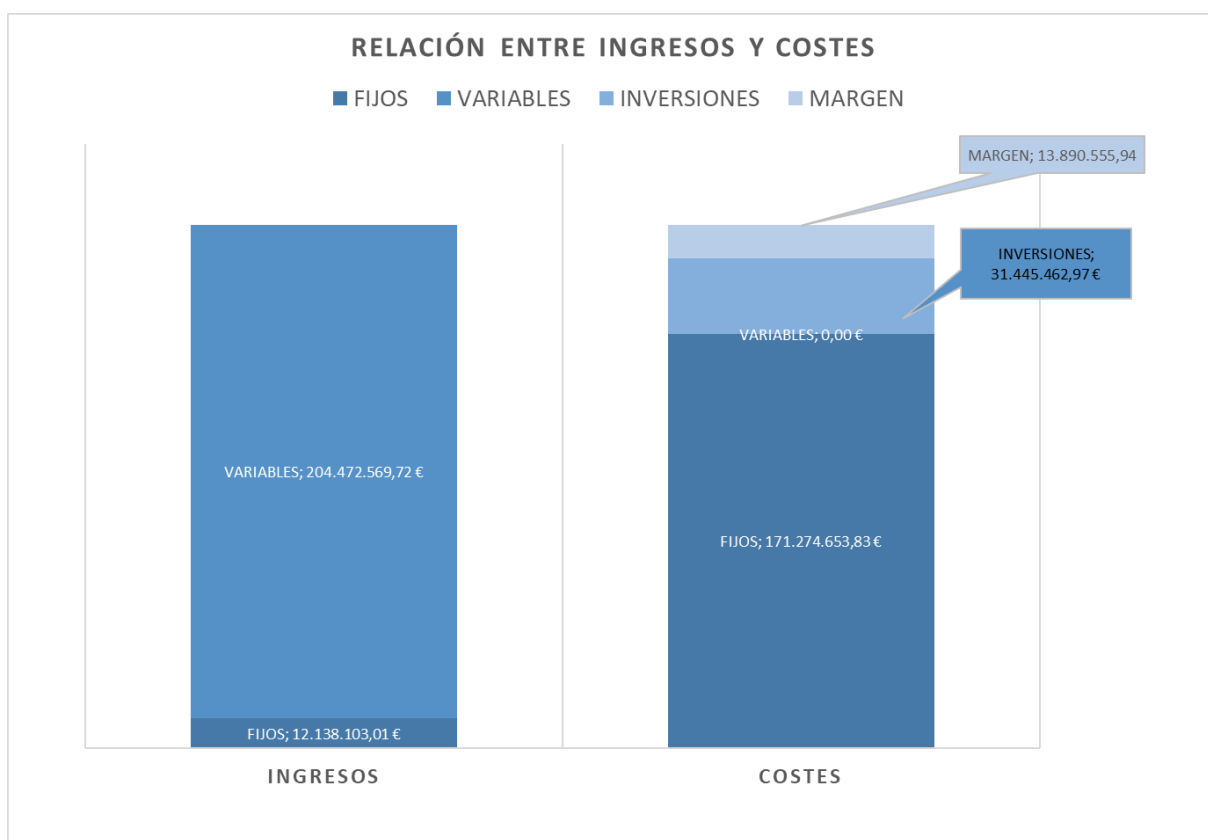


Ilustración 1: Estructura de ingresos y costes concesionales del escenario base

Bajo estas hipótesis, se puede concluir que en este **contrato no ha quedado justificado que exista el suficiente grado de incertidumbre como para**

entender que, de acuerdo a lo establecido en la Ley, concurra una transferencia de riesgo operacional suficiente para poder considerar que la naturaleza jurídica de esta licitación es la correspondiente a un contrato de concesión.

V. CONCLUSIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por la Diputación Foral de Gipuzkoa y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del *contrato de concesión del servicio público de transporte interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las comarcas del Bajo Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con Donostia/San Sebastián*, 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 ordinario, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- En cuanto al plazo previsto para el contrato, conforme a 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 recogido en los apartados 6 y 9 del artículo 29 de la LCSP y 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 español, no se plantean objeciones al plazo de 10 años de duración de la concesión propuesto por la Administración, si bien no estaría suficientemente justificado establecer una prórroga del contrato adicional a dicho plazo.
- Respecto al riesgo operacional que debería asumir el contratista, puede concluirse que no existe transferencia de riesgo operacional suficiente para poder considerar que la naturaleza jurídica de esta licitación es la correspondiente a un contrato de concesión, debido a que, conforme a los análisis realizados en este informe, en condiciones normales de funcionamiento, el concesionario podrá cubrir los costes en que haya incurrido como consecuencia de la explotación del servicio, y que la posibilidad de incurrir en pérdidas resulta meramente nominal y desdeñable.

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

1. Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día 10 de marzo de 2023:

- Decreto de solicitud de informe a la ONE.
- Estudio de viabilidad económica del contrato del servicio de transporte público interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de las Comarcas del Bajo-Bidasoa, Oarsoaldea y sus conexiones con San Sebastián.
- Memoria explicativa del contrato.
- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que ha de regir este contrato.
- Propuesta de Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato.
- Informe favorable de los servicios jurídicos de la Diputación.

2. Documentación adicional facilitada los días 13 y 15 de marzo de 2023:

- Anteproyecto de concesión del servicio público de transporte interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de mayo de 2022.
- Anuncio de la publicación del Anteproyecto en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.
- Orden Foral de aprobación del Anteproyecto.
- Hoja de cálculo de la “Estructura de Costes de Oarsoaldea”.

3. Documentación adicional facilitada el día 5 de abril de 2023, tras el requerimiento de información realizado por la ONE:

- Respuesta al requerimiento de la ONE.
- Análisis de sensibilidad a consecuencia de los riesgos transferidos.
- Proyecto de concesión del servicio público de transporte interurbano regular de viajeros de uso general por carretera de 23 de febrero de 2023.

ANEXO II. RÉGIMEN TARIFARIO

El Sistema Tarifario Integrado MUGI, promovido por la Autoridad Territorial de Transporte de Guipúzcoa (GGLA-ATTG), funciona a través de un soporte de pago y una zonificación común que garantiza un mismo coste para los mismos trayectos realizados en diferentes medios de transporte: descuentos progresivos por uso, transbordos gratuitos entre todos los operadores del sistema MUGI y bonificaciones importantes para colectivos.

El modelo tarifario está basado en un modelo de saltos con precios diferenciados en función de las zonas origen y destino. Se han establecido 14 zonas, que resultan de una agregación de ámbitos y de 107 municipios, tal y como se muestra en la siguiente ilustración. El número de saltos considerado entre zonas se puede apreciar en la matriz adjunta.

ZONAS DEL MODELO TARIFARIO



Fuente: Web Sistema MUGI

TABLA DE SALTOS ENTRE ZONAS DEL SISTEMA MUGI

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
7	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1
8	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0

Fuente: Web Sistema MUGI

En el caso de que se requiera de **transbordo en relaciones incluidas en el sistema tarifario**, el usuario únicamente paga el viaje más caro de las dos etapas, independientemente del operador del servicio, al estar este subvencionado. Estos transbordos deben realizarse en un tiempo inferior a: 30 minutos para viajes interurbanos (primer viaje en Lurraldebus, Euskotren o Renfe Cercanías), 60 minutos para urbanos (45 minutos en el caso de transbordos Dbus-Dbus) y 120 minutos en los de largo recorrido.

I.I. Títulos

- Billete sencillo
- Billete en papel, diurno o nocturno: no se aplican descuentos, salvo los descuentos por familia numerosa.
- Tarjeta MUGI y bonificaciones

Los **tipos de tarjeta MUGI** son los siguientes:

- **Anónima:** Es la tarjeta sin titularidad o impersonal que puede ser utilizada por hasta un máximo de 9 personas de forma simultánea para Lurraldebus (permite multivalidación).
- **Ordinaria:** es una tarjeta unipersonal, por lo que para obtenerla se requiere de los datos personales del usuario.
- **Colectivos:** Tarjetas personalizadas y bonificadas que acreditan la pertenencia a un colectivo de la persona propietaria de la tarjeta. Por lo tanto, identifica a la persona titular de la misma con su foto y datos personales. Sólo permite la validación de los viajes de la persona propietaria. Los colectivos son los siguientes:
 - **Joven:** el usuario debe ser menor de 25 años.
 - Familia numerosa general y especial
 - **Mayores:** el usuario debe ser mayor de 65 años.
 - **Personas con discapacidad:** el usuario debe tener más de un 65% de discapacidad.
 - **Social:** Además de los requisitos descritos previamente de empadronamiento y renta, debe cumplir los requisitos mínimos indicados en la página web de MUGI.

I.II. Tarifas, descuentos y bonificaciones

Las tarifas se determinan a partir de un precio de billete sencillo por saltos, a los que se le aplican unos descuentos que varían en función del título adquirido. A continuación, se detallan las opciones disponibles para cada uno de ellos:

- **Tarjeta MUGI anónima:** se aplica un descuento del 32% sobre el precio del billete ordinario. Sobre esta tarjeta no son aplicables descuentos por recurrencia.
- **Tarjeta MUGI ordinaria:** el usuario se beneficia de los descuentos por recurrencia.
- **Tarjeta MUGI joven:** el usuario, menor de 25 años, dispone de un descuento del 20% sobre la tarifa ordinaria, que es acumulable a los descuentos por recurrencia. Además, el tercer tramo de viajes resultará gratuito para todos los saltos.
- Tarjeta MUGI Familia numerosa:
 - o **General:** disponen de **un descuento del 20% sobre la tarifa base ordinaria**, que es acumulable a los descuentos por recurrencia.
 - o Especial: **descuento del 50% sobre la tarifa base ordinaria**, que es acumulable a los descuentos por recurrencia
- **Tarjeta MUGI mayores, personas con discapacidad y social:** Dispone de un descuento del 52% sobre la tarifa ordinaria, que es acumulable a los descuentos por recurrencia.

Las **tarifas de los títulos descritos** anteriormente se desglosan a continuación en función del número de saltos y los descuentos correspondientes. Cabe destacar que el servicio es gratuito para aquellos niños menores de 6 años.

TARIFAS DE LOS TÍTULOS DEL SISTEMA MUGI

Número de saltos	Precio de billete ordinario	Precio del billete nocturno	Tarjeta MUGI anónima	Tarjeta MUGI ordinaria (tarifas primeros 20 viajes)	Tarjeta MUGI colectivos			Mayores, personas con discapacidad y social
				Joven	Familia numerosa general	Familia numerosa especial		
0 saltos	1,85 €	2,50 €	1,26 €	0,96 €	1,01 €	1,01 €	0,63 €	0,89 €
1 salto	2,75 €	3,50 €	1,87 €	1,43 €	1,50 €	1,50 €	0,94 €	1,32 €
2 saltos	5,10 €	6,10 €	3,47 €	2,65 €	2,77 €	2,77 €	1,73 €	2,45 €
3 saltos	7,45 €	8,45 €	5,07 €	3,87 €	4,05 €	4,05 €	2,53 €	3,58 €
4 saltos	9,65 €	10,65 €	6,56 €	5,02 €	5,25 €	5,25 €	3,28 €	4,63 €
5 saltos	12,90 €	13,90 €	8,77 €	6,71 €	7,02 €	7,02 €	4,39 €	6,19 €
Urbano 1	1,85 €	2,50 €	1,26 €	0,96 €	1,01 €	1,01 €	0,63 €	0,89 €
Urbano 2	1,55 €	2,00 €	1,05 €	0,81 €	0,84 €	0,84 €	0,53 €	0,74 €
Urbano 3	1,35 €	2,00 €	0,92 €	0,70 €	0,73 €	0,73 €	0,46 €	0,65 €

Para todas aquellas validaciones que se realicen con las tarjetas personales e intransferibles (ordinaria y colectiva), aplican una serie de **descuentos por recurrencia**, desglosados por tramos según el número de viajes. Los descuentos son para los viajes realizados en el mes natural; y el contador de número de viajes se pone a cero cada mes, además, son acumulables a los descuentos por pertenencia a colectivos.

DESCUENTOS POR RECURRENCIA DE LAS TARJETAS ORDINARIA Y DE COLECTIVOS

Tramo de viajes	Porcentaje de descuento aplicado
Tramo 1: 1 a 20 viajes	48%
Tramo 2: 21 a 50 viajes	58%
Tramo 3: Más de 51 viajes*	90%

*Para los títulos de Joven, el tercer tramo de viajes resultará gratuito para todos los saltos.

Fuente: Web Sistema MUGI

En los títulos y tarifas anteriormente descritos, se establecen una serie de **bonificaciones sobre la recarga** realizada para los perfiles de la tarjeta colectiva. El sistema MUGI bonifica por adelantado, siendo las bonificaciones en función del título las siguientes:

- **Joven: tiene una bonificación del 25%.**

- **Familia Numerosa: presenta diferentes bonificaciones en función del tipo de familia numerosa.** Las bonificaciones por familia numerosa son acumulables a las bonificaciones por otros perfiles colectivos:
 - o **Familia Numerosa General: tiene una bonificación del 25%.**
 - o **Familia Numerosa Especial: tiene una bonificación del 100%.**
- **Mayores de 65 años, Personas con Discapacidad y Social: tiene una bonificación del 108%.**

I.III. Medios de pago

El **medio de pago** de los distintos títulos de transporte es o bien en efectivo o bien a través de la aplicación para móvil Lurticket para el billete ordinario ocasional, o bien con la tarjeta MUGI (evolución de la primera tarjeta Lurraldebus, ambas se pueden utilizar por igual en los diferentes transportes públicos integrados en el sistema al ofrecer iguales prestaciones y bonificaciones). La tarjeta se puede adquirir desde la App o la Web de Mugi o a través de los establecimientos autorizados, donde se indica el precio de la tarjeta y los canales de recarga.

ANEXO III: ESCENARIO BASE

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	216.610.672,73	Ingresos Previstos	18.676.713,63	18.924.158,27	19.507.949,85	19.818.953,50	20.268.445,25	20.676.875,22	21.213.519,40	21.872.859,62	22.586.050,04	33.115.147,94
34,30%	74.299.526,09	Recaudac Viajes (Ingr. Variable)	7.325.135,92	7.342.443,39	7.487.042,29	7.633.324,26	7.791.959,43	7.064.093,36	7.199.818,71	7.334.090,88	7.484.942,48	7.636.675,38
60,10%	130.173.043,63	Compens. Pública (Ingr. Variable)	11.011.437,90	11.426.481,96	11.753.487,02	12.082.723,79	12.398.707,99	13.588.478,00	13.928.335,40	14.281.814,09	14.635.413,30	15.066.164,18
5,60%	12.138.103,01	Vta. Flota e ITS (Ingr. Extra Fijo)	340.139,82	155.232,91	267.420,53	102.905,46	77.777,83	24.303,86	85.365,29	256.954,65	415.694,27	10.412.308,38
100,00%	-171.274.653,83	Costes Previstos	-15.387.434,44	-15.738.871,31	-16.119.130,27	-16.468.106,84	-16.869.078,27	-17.272.454,90	-17.704.122,96	-18.139.254,84	-18.573.591,29	-19.002.608,69
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%	-171.274.653,83	Costes Fijos	-15.387.434,44	-15.738.871,31	-16.119.130,27	-16.468.106,84	-16.869.078,27	-17.272.454,90	-17.704.122,96	-18.139.254,84	-18.573.591,29	-19.002.608,69
	45.336.018,90	Resultado operativo	3.289.279,20	3.185.286,96	3.388.819,57	3.350.846,66	3.399.366,97	3.404.420,32	3.509.396,44	3.733.604,78	3.962.458,75	14.112.539,25
20,93%		Rentabilidad operativa	17,61%	16,83%	17,37%	16,91%	16,77%	16,46%	16,54%	17,07%	17,58%	42,62%
	-19.307.359,96	Amortización	-1.737.110,20	-1.783.094,05	-1.835.484,71	-1.913.419,48	-1.949.579,72	-1.973.050,75	-1.986.094,18	-2.002.783,32	-2.024.624,37	-2.102.119,18
	26.028.658,95	Resultado Operativo Neto	1.552.169,00	1.402.192,91	1.553.334,87	1.437.427,18	1.449.787,25	1.431.369,57	1.523.302,26	1.730.821,46	1.937.834,38	12.010.420,07
12,02%		Rentabilidad Operativa Neta	8,31%	7,41%	7,96%	7,25%	7,15%	6,92%	7,18%	7,91%	8,60%	36,27%
	Tasa de Descuento :	5,28%										
	45.336.018,90	Flujos de caja Operativos	3.289.279,20	3.185.286,96	3.388.819,57	3.350.846,66	3.399.366,97	3.404.420,32	3.509.396,44	3.733.604,78	3.962.458,75	14.112.539,25
	-31.445.462,97	Inversiones	-16.530.241,77	-1.500.895,20	-1.674.054,23	-2.806.084,05	-1.160.977,15	-828.353,73	-320.562,45	-798.968,00	-2.047.355,49	-3.777.370,88
	13.890.555,94	Flujos de Caja con inversión	-13.240.962,58	1.684.391,76	1.714.165,35	544.762,60	2.238.389,82	2.576.066,58	3.188.833,99	2.934.636,78	1.915.103,26	10.335.168,37
	6.029.856,14	Flujos de Caja Descontados	-12.576.982,14	1.519.677,23	1.468.977,29	443.428,68	1.730.638,42	1.891.828,77	2.224.389,19	1.944.407,76	1.205.256,82	6.178.154,91
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-12.576.982,14	-11.057.224,92	-9.588.249,62	-9.144.818,94	-7.414.180,52	-5.522.351,74	-3.297.962,55	-1.353.554,79	-140.298,77	6.029.856,14

ANEXO IV: ESCENARIO DE PUNTO MUERTO CAÍDA DE DEMANDA 10,66%

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	208.692.580,97	Ingresos Previstos	17.896.074,76	18.141.674,94	18.710.056,63	19.005.471,03	19.438.057,05	19.924.055,62	20.446.235,57	21.091.266,42	21.738.380,60	32.301.308,35
31,81%	66.381.434,33	Recaudac Viajes (Ingr. Variable)	6.544.497,04	6.559.960,07	6.689.149,07	6.819.841,79	6.961.571,23	6.311.273,76	6.432.534,88	6.552.497,67	6.687.273,04	6.822.835,78
62,38%	130.173.043,63	Compens. Pública (Ingr. Variable)	11.011.437,90	11.426.481,96	11.753.487,02	12.082.723,79	12.398.707,99	13.588.478,00	13.928.335,40	14.281.814,09	14.635.413,30	15.066.164,18
5,82%	12.138.103,01	Vta. Flota e ITS (Ingr. Extra Fijo)	340.139,82	155.232,91	267.420,53	102.905,46	77.777,83	24.303,86	85.365,29	256.954,65	415.694,27	10.412.308,38
100,00%	-171.274.653,83	Costes Previstos	-15.387.434,44	-15.738.871,31	-16.119.130,27	-16.468.106,84	-16.869.078,27	-17.272.454,90	-17.704.122,96	-18.139.254,84	-18.573.591,29	-19.002.608,69
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%	-171.274.653,83	Costes Fijos	-15.387.434,44	-15.738.871,31	-16.119.130,27	-16.468.106,84	-16.869.078,27	-17.272.454,90	-17.704.122,96	-18.139.254,84	-18.573.591,29	-19.002.608,69
	37.417.927,14	Resultado operativo	2.508.640,32	2.402.803,63	2.590.926,36	2.537.364,19	2.568.978,77	2.651.600,72	2.742.112,61	2.952.011,57	3.164.789,31	13.298.699,66
17,93%		Rentabilidad operativa	14,02%	13,24%	13,85%	13,35%	13,22%	13,31%	13,41%	14,00%	14,56%	41,17%
	-19.307.359,96	Amortización	-1.737.110,20	-1.783.094,05	-1.835.484,71	-1.913.419,48	-1.949.579,72	-1.973.050,75	-1.986.094,18	-2.002.783,32	-2.024.624,37	-2.102.119,18
	18.110.567,19	Resultado Operativo Neto	771.530,13	619.709,58	755.441,65	623.944,71	619.399,05	678.549,97	756.018,43	949.228,25	1.140.164,94	11.196.580,48
	3,68%	Rentabilidad Operativa Neta	4,31%	3,42%	4,04%	3,28%	3,19%	3,41%	3,70%	4,50%	5,24%	34,66%
Tasa de Descuento :		5,28%										
	37.417.927,14	Flujos de caja Operativos	2.508.640,32	2.402.803,63	2.590.926,36	2.537.364,19	2.568.978,77	2.651.600,72	2.742.112,61	2.952.011,57	3.164.789,31	13.298.699,66
	-31.445.462,97	Inversiones	-16.530.241,77	-1.500.895,20	-1.674.654,23	-2.806.094,05	-1.160.977,15	-828.353,73	-320.562,45	-788.968,00	-2.047.355,49	-3.777.370,88
	5.972.464,17	Flujos de Caja con Inversión	-14.021.601,45	901.908,43	916.272,13	-268.719,86	1.408.001,62	1.823.246,98	2.421.550,15	2.153.043,58	1.117.433,82	9.521.328,77
	-0,00	Flujos de Caja Descontados	-13.318.390,43	813.711,95	785.211,86	-218.733,99	1.088.613,64	1.338.968,15	1.689.166,01	1.426.546,10	703.248,68	5.691.658,03
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-13.318.390,43	-12.504.678,49	-11.719.466,63	-11.938.200,61	-10.849.586,97	-9.510.618,82	-7.821.452,81	-6.394.906,71	-5.691.658,03	-0,00

ANEXO V: ESCENARIO PUNTO MUERTO INCREMENTO DE COSTES (IPC: 4,30%)

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	207.534.510,2											
100,00%	219.672.613,23	Ingresos Previstos	18.676.713,63	18.924.158,27	19.591.321,70	19.989.901,58	20.531.656,36	20.996.818,44	21.623.414,48	22.376.717,16	23.139.345,78	33.822.565,81
35,22%	77.361.466,59	Recaudac Viajes (Ingr. Variable)	7.325.135,92	7.342.443,39	7.570.414,15	7.804.272,33	8.055.170,54	7.384.036,58	7.609.713,79	7.837.948,42	8.088.238,21	8.344.093,24
59,26%	130.173.043,63	Compens. Pública (Ingr. Variable)	11.011.437,90	11.426.481,96	11.753.487,02	12.082.723,79	12.398.707,99	13.588.478,00	13.928.335,40	14.281.814,09	14.635.413,30	15.066.164,18
5,53%	12.138.103,01	Vta. Flota e ITS (Ingr. Extra Fijo)	340.139,82	155.232,91	267.420,53	102.905,46	77.777,83	24.303,86	85.365,29	256.954,65	415.694,27	10.412.308,38
100,00%	-183.111.962,99	Costes Previstos	-15.387.434,44	-15.958.314,01	-16.572.927,61	-17.171.948,47	-17.839.468,33	-18.526.750,53	-19.260.574,57	-20.017.048,15	-20.792.891,29	-21.584.605,59
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%	-183.111.962,99	Costes Fijos	-15.387.434,44	-15.958.314,01	-16.572.927,61	-17.171.948,47	-17.839.468,33	-18.526.750,53	-19.260.574,57	-20.017.048,15	-20.792.891,29	-21.584.605,59
	36.560.650,24	Resultado operativo	3.289.279,20	2.965.844,27	3.018.394,09	2.817.953,11	2.692.188,04	2.470.067,91	2.362.839,91	2.359.669,01	2.346.454,49	12.237.960,22
16,64%		Rentabilidad operativa	17,61%	15,67%	15,41%	14,10%	13,11%	11,76%	10,93%	10,55%	10,14%	36,18%
	-19.307.359,96	Amortización	-1.737.110,20	-1.783.084,05	-1.835.484,71	-1.913.419,48	-1.949.579,72	-1.973.050,75	-1.986.084,18	-2.002.783,32	-2.024.624,37	-2.102.119,18
	17.253.290,29	Resultado Operativo Neto	1.552.169,00	1.182.750,22	1.182.909,38	904.533,63	742.608,31	497.017,17	376.745,73	356.885,69	321.830,12	10.135.841,04
7,85%		Rentabilidad Operativa Neta	8,31%	6,25%	6,04%	4,52%	3,62%	2,37%	1,74%	1,59%	1,39%	29,97%
Tasa de Descuento :		5,28%										
	36.560.650,24	Flujos de caja Operativos	3.289.279,20	2.965.844,27	3.018.394,09	2.817.953,11	2.692.188,04	2.470.067,91	2.362.839,91	2.359.669,01	2.346.454,49	12.237.960,22
	-31.445.462,97	Inversiones	-16.530.241,77	-1.500.895,20	-1.674.654,23	-2.306.084,05	-1.160.977,15	-328.353,73	-320.562,45	-798.968,00	-2.047.355,49	-3.777.370,38
	5.115.187,27	Flujos de Caja con inversión	-13.240.962,58	1.464.949,07	1.343.739,86	11.869,06	1.531.210,88	1.641.714,18	2.042.277,46	1.560.701,01	299.099,00	8.460.589,34
	-0,00	Flujos de Caja Descontados	-12.576.902,14	1.321.693,56	1.151.536,14	9.661,24	1.183.874,39	1.205.652,89	1.424.602,20	1.034.076,58	188.235,73	5.057.569,42
		Flujos de Caja Acumulados Descontados	-12.576.902,14	-11.255.208,59	-10.103.672,45	-10.094.011,21	-8.910.136,82	-7.704.483,93	-6.279.381,74	-5.245.305,16	-5.057.569,42	-0,00