

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

25018

Concesión de servicio para la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia

Ayuntamiento de Denia

Septiembre 2025

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: 0047/2025

Nº Expediente órgano solicitante: 2025/15939L

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Objeto: Concesión de servicio para la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia

Entidad solicitante: Ayuntamiento de Denia

Órgano contratación: Pleno del Ayuntamiento de Denia

Fecha solicitud inicial: 08/07/2025



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

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

Oficina Nacional de Evaluación

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

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

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

Este informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada el día 12 de septiembre de 2025. La información contenida en este documento puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando que procede de la Oficina Nacional de Evaluación.

INDICE

I.	INTRODUCCIÓN	5
1.	Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	5
2.	Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.	6
II.	EXPEDIENTE	7
1.	Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.....	7
2.	Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	7
3.	Objeto del “Contrato de concesión de servicio para la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia”.....	8
4.	Elementos económicos del contrato.	9
III.	METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	11
IV.	DESARROLLO DEL ANÁLISIS.....	12
1.	Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto	12
2.	Ingresos y sistema de retribución al contratista	14
2.1.	Calidad de la previsión de demanda	14
2.2.	Análisis de la estimación de ingresos.....	16
3.	Estimación de inversiones	20
4.	Estimación de costes	21
5.	Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto	27
5.1.	Escenario Base	27
5.2.	Análisis crítico del escenario base.....	28
5.3.	Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio	29
5.4.	Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	30
6.	Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.	32
6.1.	Análisis de la tasa de descuento	32
6.2.	Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato.....	32
7.	Análisis de transferencia de riesgo operacional.....	34
V.	EVALUACIÓN DEL PROYECTO	37
1.	Idoneidad del modelo de concesión.....	37
2.	Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto	38
3.	Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas	39
VI.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	42

ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	43
ANEXO II. ESTRUCTURA DE INGRESOS	44
ANEXO III. ESTRUCTURA DE COSTES	45
ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO.....	46

INDICE TABLAS

Tabla 1. Rutas y tráficos anuales	8
Tabla 2: Desglose del valor estimado del contrato.....	10
Tabla 3. Distribución de los ingresos.....	12
Tabla 4. Demanda histórica.....	14
Tabla 5. Datos históricos de producción y demanda.....	15
Tabla 6. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional	16
Tabla 7. Tarifas a aplicar por año.....	17
Tabla 8. Ingresos tarifarios en el periodo concesional	17
Tabla 9. Aportación pública máxima por km/año.....	18
Tabla 10. Metodología cálculo aportación pública.....	19
Tabla 10. Ingresos totales del concesionario	20
Tabla 11. Características de los autobuses e inversión estimada.....	21
Tabla 12. Conceptos salariales considerados por la Administración para la anualidad 2025.....	23
Tabla 13. Estimación del coste combustible (Año 1).....	24
Tabla 14. Coste inicial de neumáticos.....	25
Tabla 15. Coste reposición de neumáticos Año 1	25
Tabla 16. Desglose de costes unitarios de seguros y tributos	26
Tabla 18. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	29
Tabla 11. Resultados del Escenario Base Ajustado.....	29
Tabla 22: Resultados del Escenario Punto muerto	30
Tabla 12. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	31
Tabla 15. Ratio Sector de actividad (CNAE): Indicar sector. Fuente: Central de Balances del Banco de España	38
Tabla 14. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional	40

INDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sensibilidad del VAN	31
Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR.....	31

Gráfico 3. Sensibilidad de la TIR	40
Gráfico 4. Sensibilidad del VAN	41

I. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

La regulación de todo el procedimiento de solicitud, documentos 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 análisis económico y evaluación de los contratos de concesión de la OIREscon, para su debate y aprobación por parte del Pleno de la ONE.

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

II. EXPEDIENTE

1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.

Con fecha de 8 de julio de 2025, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Ayuntamiento de Denia para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP², en relación con la licitación prevista del *“Contrato de Concesión de servicio para la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia”*, siendo el Pleno del Ayuntamiento de Denia el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Denia señala que el servicio a prestar es distinto en cuanto a recorridos y líneas al de los años precedentes, incrementándose en el nuevo contrato el número de kilómetros a recorrer en el servicio en un porcentaje del 31,21% respecto a los años que han sido tomados como referencia.

Como antecedentes, debe mencionarse que el Pleno de la ONE ya aprobó un informe relativo a este expediente con fecha 24 de enero de 2025 (informe 25001³). Dado que el Ayuntamiento ha aprobado un nuevo estudio de viabilidad, se ha solicitado nuevamente la emisión del correspondiente informe de esta Oficina.

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

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

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

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud puede consultarse en el Anexo I de este informe

³ El informe 25001 de la ONE puede consultarse en el siguiente enlace:

<https://www.hacienda.gob.es/RSC/ONE/informes-one/informe-ONE-1-2025.pdf>

habiendo sido informado favorablemente por los servicios jurídicos de la Administración solicitante.

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

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

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

3. Objeto del “Contrato de concesión de servicio para la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia”

El **objeto** de este contrato es la concesión del servicio de transporte urbano colectivo de viajeros en el municipio de Denia, de acuerdo con lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas y en el Proyecto definitivo de Transporte Público urbano en el municipio de Denia.

El servicio se prestará en cinco rutas, en las que se realizarán los recorridos, las expediciones y kilómetros que se muestran en la siguiente tabla contemplada en el PCAP:

Línea	Recorrido	Km/ expedición	Expediciones/ año	Km/año	horas/año
L01	Hospital de Denia	13,16	4.470,00	58.832,20	4.640,00
L02	Costa Calma (Puerto - Río Racons)	28,93	3.693,00	106.842,18	6.355,33
L03	Les Marines (Puerto - Nova Denia)	11,99	10.756,00	128.964,44	8.539,50
L04	Les Rotes (Puerto - Mena)	9,91	5.740,00	56.899,12	5.640,83
L05	La Pedrera (Puerto - La Pedrera)	6,34	1.984,00	12.578,56	2.136,17
Total			26.643,00	364.116,51	27.311,83

Tabla 1. Rutas y tráficos anuales

La duración de la concesión será de **10 años**, de conformidad con el [Reglamento \(CE\) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y](#)

[carretera y por el que se derogan los Reglamentos \(CEE\) no 1191/69 y \(CEE\) no 1107/70 del Consejo](#)⁴.

La Administración exige que todos los autobuses sean de primera adquisición, teniendo el concesionario un plazo de, como máximo, 12 meses para disponer de todos los vehículos ofertados. En este plazo se pondrán vehículos equivalentes a los requeridos con una antigüedad inferior a 10 años.

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

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

4. Elementos económicos del contrato.

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

1. **Ingresos variables en función de la demanda o ingresos por prestación de servicio** (recaudación por viajes), que son los ingresos previstos por la aplicación de las tarifas vigentes a abonar por los usuarios de las líneas de autobús al número objeto del servicio de transporte.
2. **Aportación pública monetaria**, se trata de una aportación pública variable y máxima⁶ que percibirá anualmente el concesionario del Ayuntamiento de

⁴ El artículo 4, apartado 3, del referido Reglamento 1370/2007 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”.

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

⁶ Según lo establecido en estudio económico y financiero del expediente: “... mediante una compensación máxima unitaria ... por kilómetro de servicio efectivamente realizado y, en cualquier caso, el contrato limite la compensación pública total anual a aportar por la administración como máximo a la obtención de una rentabilidad equivalente a la media de las empresas del mismo sector...”.

Denia, 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 5,20% sobre los costes totales en concepto de beneficio industrial. El límite de esta compensación queda fijado por el PBL anual para cada uno de los 10 años de la concesión.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 6.900.117,59 euros.

Por otro lado, el **valor estimado del contrato (VEC)** es de 13.292.491,87 euros (IVA no incluido), dicha cuantía y su desglose se refleja por la Administración en el PCAP del siguiente modo:

Aportación pública	Ingresos por Tarifas	Modificaciones previstas	TOTAL VALOR ESTIMADO (IVA excluido)
6.900.117,59	4.176.958,97	2.215.415,31	13.292.491,87

Tabla 2: Desglose del valor estimado del contrato

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y sin división en lotes.

El contrato contempla la revisión de precios mediante la aplicación de la formula nº 8 del Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, apartado 8 del PCAP.

El contrato no se encuentra sujeto a regulación armonizada, según lo establecido en el artículo 19.2 g) de la LCSP.

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

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

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

En segundo lugar, se ha analizado el plazo de duración previsto para el contrato de concesión de servicios a fin de confirmar si dicho plazo está suficientemente amparado por la normativa aplicable.

Posteriormente, se ha examinado la rentabilidad económico-financiera del proyecto para el contratista partiendo de la información, hipótesis y estimaciones facilitadas por el solicitante del informe, complementándose con aquellas otras que se han considerado oportunas al realizar este informe⁷.

El desarrollo del análisis se ha completado con la evaluación de la existencia de transferencia del riesgo operacional al concesionario, en los términos exigidos en los artículos 14 y 15 de la LCSP, así como el impacto sobre la sostenibilidad del contrato que pueden tener los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

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

El informe finaliza con un apartado de conclusiones y recomendaciones.

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

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto

A partir de la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, se pueden destacar los siguientes aspectos económico-financieros que después se irán desarrollando pormenorizadamente⁸:

- Los pliegos que rigen la configuración del servicio establecen una inversión inicial a efectuar por el futuro concesionario, que consiste en la adquisición de siete vehículos de transporte de viajeros (tres microbuses y cuatro autobuses estándar) con toda la equipación necesaria para su puesta en marcha.

El total de la inversión se realizará al inicio del contrato. El detalle de las inversiones en atención al número de vehículos que se deberán adquirir se analizará en el punto IV.3. “Estimación de costes e inversiones” del presente informe.

- Por otro lado, el estudio de viabilidad del proyecto facilitado por el Ayuntamiento establece una previsión de ingresos y de gastos para el periodo concesional, distribuyéndolos conforme a su origen y naturaleza, fija o variable, del siguiente modo:

- **Desde la parte de los ingresos**, el 100% son variables en función de la demanda, compuestos, por un lado, por los ingresos por prestación de servicios provenientes de los usuarios (marco tarifario) y, por otra parte, por los ingresos de la aportación pública monetaria que realiza el Ayuntamiento, la cual varía en función de los ingresos por venta de billetes y de los kilómetros efectivamente realizados:

Ingresos	Peso
Procedentes de los usuarios	37,26%
Aportación pública monetaria	62,74%

Tabla 3. Distribución de los ingresos

Es importante señalar que mientras los primeros tienen una relación de variación directa en función de la demanda (cuando esta aumenta, los ingresos procedentes de los usuarios también), la aportación pública monetaria define una relación de variación inversa en función de la demanda (cuando esta aumenta, la subvención pública disminuye).

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

- **Por el lado de los costes**, el Ayuntamiento de Denia ha realizado el desglose de costes siguiendo el modelo de estructura de costes del OCTV⁹. Esta oficina ha considerado que el 100% de los costes tiene naturaleza fija¹⁰. Se debe destacar el coste de personal como un componente económico fundamental de la estructura de costes, representando el 71,51% del total, seguido por la partida de combustibles (9,15%).

En definitiva, según la documentación aportada por la Administración contratante, **los ingresos** del concesionario van a ser en su mayoría de naturaleza variable y de origen público, dado que provendrán mayoritariamente de la Administración contratante, en concepto de compensación por obligación de servicio público. En cuanto a **los costes**, se consideran en su totalidad fijos, con un gran peso de los costes de personal, como componente económico fundamental de la estructura de costes.

Adicionalmente, los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, que le aplicará a las tarifas unitarias a abonar por los usuarios y a la aportación pública¹¹, atendiendo a la siguiente fórmula¹²:

$$K_t = 0,51 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,05 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,01 \frac{N_t}{N_0} + (0,15(1 - x) \frac{G_t}{G_0}) + 0,23$$

- Siendo:

- **K_t**: Coeficiente de actualización
- **PR**: Costes de Personal de Conducción
- **MP**: Costes de Mantenimiento de vehículos – mano de obra

⁹ OCTVC es el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros por Carretera publicado semestralmente por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

¹¹ Dada la configuración de la aportación pública y el mecanismo de liquidación previsto en los pliegos, ni el estudio de viabilidad ni al estudio realizado por esta Oficina han aplicado la estimación de esta revisión de precios.

¹² Fórmula número 8 del Anexo II del [Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera.](#)

- **MR:** Costes de Mantenimiento de vehículos – repuestos
- **N:** Costes de Neumáticos
- **G:** Costes de Gasóleo de Automoción
- **X:** Factor de eficiencia combustible. Se ha estimado un factor de eficiencia de 0.

2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

2.1. Calidad de la previsión de demanda

Para la previsión de la demanda de viajeros del servicio de autobús, el Ayuntamiento de Denia, según se indica en el Proyecto de Servicio Público (PSP), se ha basado en los datos históricos de usuarios¹³, ha tenido en cuenta el cambio de tendencia a favor del uso del transporte público teniendo en cuenta los datos de crecimiento de usuarios producidos entre 2016 y 2018, y ha previsto un incremento del uso del transporte público por el aumento previsto de la producción en kilómetros a recorrer en la ejecución del servicio.

Para verificar las hipótesis de estimación de la demanda, esta Oficina solicitó los datos reales de demanda de usuarios. La información facilitada se muestra en la siguiente tabla:

Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
km	285.861	285.861	285.861	252.448	234.453	176.600	176.600	176.600	176.600
Variación km		0,00%	0,00%	-11,69%	-7,13%	-25,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Demanda	208.620	210.512	219.780	209.414	98.487	80.689	103.908	130.182	165.602
Viajero/km	0,73	0,74	0,77	0,83	0,42	0,46	0,59	0,74	0,94
Variación de demanda		0,91%	4,40%	-4,72%	-52,97%	-18,07%	28,78%	25,29%	27,21%

Tabla 4. Demanda histórica¹⁴

Como se puede observar del histórico de la demanda, los años 2020 y 2021 se caracterizan por una reducción considerable de la demanda, debido a las restricciones de movilidad por la pandemia COVID -19.

En el estudio de viabilidad aportado en la solicitud, el Ayuntamiento de Denia considera que el dato de usuarios de anualidad 2023, aunque presenta un notable crecimiento con respecto a las anualidades precedentes, “no se

¹³ Nótese que el objeto del contrato actual no es coincidente con el que recoge en el del nuevo contrato proyectado.

¹⁴ Bases de datos de la “Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana” y se incluyen en el “Anteproyecto de Servicio Público de Transporte Urbano de Denia”.

encuentra en su valor de condiciones normales de funcionamiento, puesto que, consideran que la población no estaría del todo abierta al uso de transporte público”.

Por ello, para realizar la estimación de demanda, la Administración ha considerado representativos los datos de usuarios habidos en el periodo comprendido entre 2016 y 2019, como se refleja en la siguiente tabla:

Año	km	Demanda	Viajero/km
2016	285.861	208.620	0,73
2017	285.861	210.512	0,74
2018	285.861	219.780	0,77
2019	252.448	209.414	0,83
Promedio	277.508	212.082	0,76

Tabla 5. Datos históricos de producción y demanda.

Asimismo, el Ayuntamiento de Denia señala que el servicio a prestar es distinto en cuanto a recorridos y líneas al de los años precedentes, incrementándose en el nuevo contrato el número de kilómetros a recorrer en el servicio hasta 364.116,50 km/año frente a los 285.861 kilómetros/año recorridos en las anualidades consideradas como representativas (2016-2019)¹⁵. Esto supone un incremento de 86.609 kilómetros (31,21%) en el nuevo contrato con respecto a los recorridos en los años 2016-2019.

Para estimar la demanda del primer año del contrato, la Administración considera que este incremento no se traslada de forma directamente proporcional en los usuarios, por ello, aplicando el número de viajeros/km. promedio (0,76) al porcentaje de incremento de los kilómetros (31,21%) el Ayuntamiento de Denia calcula un porcentaje del 23,85% que, aplicado sobre la demanda promedio de los años 2016-2019, obtiene una estimación de demanda para el primer año de contrato, de 262.666 viajeros¹⁶.

Sin embargo, la administración ha considerado que este incremento en la demanda no se producirá hasta que hayan transcurrido tres años desde la puesta en funcionamiento del nuevo servicio, por lo que estima que en el primer año de concesión la demanda se situará en el 90% de la cantidad estimada, el segundo año en el 95% de esa cuantía estimada y en el tercer año la demanda será el 100% del de los usuarios estimados.

Establecida la demanda para los tres primeros años de duración del contrato, la evolución para los 7 años siguientes, hasta los 10 previstos de duración de la concesión, la Administración ha proyectado la demanda considerando una

¹⁵ En 2019 se produce una reducción de los kms. recorridos, sin que en la documentación del expediente se expongan las razones de esta reducción.

¹⁶ Según la información facilitada por el Ayuntamiento donde se observan desviaciones, aparentemente justificadas en la distinta utilización del número de decimales.

evolución positiva de la misma de un 1% interanual, según se indica en el Proyecto de Servicio Público (PSP)¹⁷.

Como resultado de todo lo expuesto anteriormente, la previsión de usuarios de transporte colectivo de viajeros en autobús para los 10 años de duración de la concesión es la siguiente:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Viajeros	236.399	249.533	262.666	265.293	267.946
Variación interanual		5,56%	5,26%	1,00%	1,00%
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Viajeros	270.625	273.331	276.065	278.825	281.613
Variación interanual	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%

Tabla 6. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina considera suficiente la información de la demanda aportada por el Ayuntamiento de Denia para realizar el análisis.

2.2. Análisis de la estimación de ingresos

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

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

Son los ingresos previstos procedentes del abono de las tarifas de los usuarios de las líneas de autobús objeto del contrato.

Los títulos y tarifas a aplicar serán los que determine el Ayuntamiento de Denia o, en su defecto, por la autoridad competente en el marco de aplicación de un sistema tarifario integrado a nivel territorial. El marco tarifario se detalla en el Anexo IV “Marco tarifario” incluido en el PPT.

Con el objetivo de efectuar la estimación de estos ingresos tarifarios que percibirá el contratista a lo largo del periodo concesional, el Ayuntamiento ha calculado una **tarifa promedio**¹⁸ por uso del servicio y viajero. Esta tarifa

¹⁷ La proyección demográfica del PSP, indica un crecimiento de la población previsto del 1,2%.

¹⁸ Para el cálculo de la tarifa media el Ayuntamiento ha tomado como referencia el precio promedio por viaje indicado en el Proyecto de transporte público urbano en el municipio de Dénia para la primera anualidad (1,3525 €/viaje) y se incrementará del 8,17%, que corresponde a la subida de las tarifas para las líneas existentes, según el nuevo cuadro de tarifas que aplica a 2024.

promedio incluye los billetes, bonos y tarjetas indicados en el “Marco tarifario” y se calcula en 1,463€ por viaje para el primer año de concesión. El Ayuntamiento ha estimado una variación anual de esta tarifa media del 1,5% en el segundo año y un 1% a partir del tercero.

De este modo, las tarifas medias resultantes para cada año de contrato resultan las que se muestran en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1,463	1,485	1,499	1,514	1,529
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
1,545	1,560	1,576	1,592	1,608

Tabla 7. Tarifas a aplicar por año

En la siguiente tabla y como resultado de todo lo anterior, se detallan las previsiones de demanda, así como la tarifa promedio aplicada para obtener los ingresos anuales previstos provenientes de los usuarios del servicio a lo largo de la vigencia de la concesión.

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Viajeros	236.399	249.533	262.666	265.293	267.946
Tarifa	1,463	1,485	1,499	1,514	1,529
Ingresos tarifarios	345.852,27	370.432,76	393.828,51	401.744,47	409.819,53
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Viajeros	270.625	273.331	276.065	278.825	281.613
Tarifa	1,545	1,560	1,576	1,592	1,608
Ingresos tarifarios	418.056,90	426.459,85	435.031,69	443.775,82	452.695,72

Tabla 8. Ingresos tarifarios en el periodo concesional

Los ingresos por demanda del servicio a lo largo de la vigencia de la concesión se estiman, por tanto, en **4.097.697,51 euros**¹⁹, lo que representa el **37,26%** de los ingresos totales.

- **Aportación pública monetaria**

Según establece el estudio de viabilidad y el PCAP, la aportación pública al proyecto concesional se hace necesaria, por una parte, para lograr la sostenibilidad económico-financiera debido a que los costes del servicio son

¹⁹ Las pequeñas desviaciones en los ingresos por usuarios se atribuyen al uso de dos decimales en las tablas.

superiores a los ingresos provenientes de los usuarios del servicio y, por otra parte, para conseguir una viabilidad económica que resulte atractiva para los operadores privados manteniendo una transferencia del riesgo operacional.

El Ayuntamiento de Denia plantea para el proyecto concesional una rentabilidad (Beneficio antes de impuestos, BAI) del 5,20% sobre la cifra de negocios basándose en los datos actualizados significativos correspondientes a los “Ratios Sectoriales” provenientes de la Central de Balances del Banco de España.

Para conseguir este objetivo, el Ayuntamiento ha tenido en cuenta, en primer lugar, los costes estimados anuales de la concesión y los ingresos anuales estimados provenientes de la venta de billetes para calcular el déficit económico del servicio. A continuación, el Ayuntamiento prevé una aportación máxima anual²⁰ para lograr el 5,20% de BAI indicado anteriormente. Finalmente, la aportación máxima anual se divide entre los kilómetros anuales de servicio previstos (**364.106,50 kms**) y se obtiene que la **aportación pública** máxima por kilómetro efectivamente realizado que recibirá el concesionario para cada anualidad será la siguiente tabla:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1,946	1,853	1,828	1,847	1,865
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
1,884	1,902	1,921	1,941	1,960

Tabla 9. Aportación pública máxima por km/año

En el presente informe, esta Oficina ha considerado que el número de kilómetros recorridos son invariables, dado que los itinerarios y las frecuencias son los establecidos en los pliegos y que deben ser cumplidos por el concesionario. De ahí que los costes, también se hayan considerado fijos en su totalidad.

El Ayuntamiento también ha previsto una liquidación mensual y, de acuerdo con el PCAP, a la finalización de cada anualidad se actualizará la tabla de las proyecciones económicas del contrato teniendo en cuenta los costes incurridos y la recaudación obtenida por viajeros, actualizando la aportación pública en base a los siguientes criterios:

- Si el Beneficio antes de impuestos (BAI) no supera el valor máximo de 5,20%, no se modificará el valor la compensación unitaria por kilómetro, que se usará para las liquidaciones de las mensualidades del año correspondiente.

²⁰ Se debe tener en cuenta que la aportación publica anual tiene el carácter de máxima ya que al estar considerada como uno de los criterios económicos de adjudicación es susceptible de ser reducida por los licitadores en sus ofertas.

- Si el BAI es superior al valor máximo del 5,20%, se modificará a la baja el valor de la compensación unitaria por kilómetro para alcanzar la rentabilidad prevista y evitar que la compensación pueda transformarse en una ayuda de estado.

Por lo tanto, a la finalización de cada anualidad, se determinará la compensación unitaria por kilómetro para el año siguiente, que abonará la Administración al concesionario. Este precio no podrá ser superior en ningún caso al precio ofertado por el concesionario.

Asimismo, y dado que el valor del BAI a los 10 años no podrá ser superior al 5,20%, a la finalización del último año de contrato, se actualizarán los gastos, recaudación y compensación y se recalculará el BAI total de la concesión. Si este superará el 5,20%, se determinará el importe a abonar por el concesionario al Ayuntamiento para que la rentabilidad no supere el valor previsto.

En la siguiente tabla se muestra la metodología utilizada por el Ayuntamiento para calcular la aportación pública por kilómetro realizado para la primera anualidad del contrato, cuyos resultados se encuentra incorporados en el PCAP²¹:

Periodo	Gastos	Recaudación	Aportación pública (BAI=5,2%)	TOTAL Ingresos	Resultado
Año 1	900.024,96 €	345.863,92 €	708.724,19€	1.054.588,12 €	154.563,16 €
Km. anuales previstos			364.116,50 Km.		
Aportación pública fija por km. efectivamente realizado			1,9464 €/Km.		

Tabla 10. Metodología cálculo aportación pública

La aportación pública a abonar por la Administración se calculará como la diferencia entre los costes ofertados por el contratista para la operación de los servicios y los ingresos tarifarios ofertados.

Anualmente, el Ayuntamiento actualizará el valor de la recaudación, y se **recalculará** el valor de la aportación pública a pagar por el Ayuntamiento para garantizar la viabilidad del proyecto, con el valor de BAI máximo del 5,20% definido en apartado anteriores.

Con respecto a la **evolución esperada de los ingresos** a lo largo de la vigencia de la concesión se puede observar lo siguiente:

²¹ Los datos mostrados en esta tabla se corresponden con los incluidos en el PCAP, se puede observar una pequeña diferencia en los ingresos por tarifa de la siguiente tabla, que podría deberse a decimales no mostrados en los cálculos aportados por la administración.

- Respecto a los ingresos correspondientes a la demanda de usuarios del servicio (recaudación por servicio), y según la documentación aportada en el expediente para el cálculo de la tarifa promedio, se ha considerado un incremento anual en función del 1% vinculado con el crecimiento de la población y adicionalmente, del 1% en los precios unitarios por viaje.
- Respecto a los ingresos procedentes de la aportación pública monetaria, se prevé un incremento anual del 1,47%, previsto por el efecto de la aplicación de la fórmula de revisión de precios, con las limitaciones ya descritas para no superar un BAI del 5,20%.

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario durante los 10 años de duración de la concesión serán de **10.997.815,10 euros**, tal y como se muestra en la tabla siguiente y cuyo desglose se puede consultar en el Anexo II del presente documento:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos tarifarios	345.852,27	370.432,76	393.828,51	401.744,47	409.819,53
Aportación pública	708.724,19	674.952,45	665.886,32	672.523,19	679.222,46
Ingresos Totales	1.054.576,46	1.045.385,21	1.059.714,83	1.074.267,65	1.089.041,99
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos tarifarios	418.056,90	426.459,85	435.031,69	443.775,82	452.695,72
Aportación pública	685.984,47	692.809,55	699.698,04	706.650,28	713.666,62
Ingresos Totales	1.104.041,37	1.119.269,40	1.134.729,73	1.150.426,11	1.166.362,34

Tabla 11. Ingresos totales del concesionario

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, y sin perjuicio de las correcciones y ajustes realizados en las hipótesis de demanda del servicio, esta Oficina considera suficiente la información de partida proporcionada por el Ayuntamiento de Denia para elaborar el estudio económico.

3. Estimación de inversiones

La concesión analizada está planteada con inversión asociada en inmovilizado por parte del concesionario, asociada a la adquisición y puesta en marcha de una serie de vehículos nuevos, con las características e importes que se detallan el apartado 9 del PPT y que se muestran a continuación:

Línea	Concepto	Unidades	Categoría	Motorización	Importe de Inversión
L01	Microbús	1	De 10 a 25 plazas	Etiqueta ECO (GNC o híbrido)	77.958,75
L02	Microbús	1	De 10 a 25 plazas	Etiqueta ECO (GNC o híbrido)	77.958,75
L02	Estándar	1	Entre 39 y 55 plazas	Etiqueta C (EURO VI)	228.470,23
L03	Microbús	2	De 10 a 25 plazas	Etiqueta ECO (GNC o híbrido)	155.917,50
L04	Estándar	1	Entre 39 y 55 plazas	Etiqueta ECO (GNC o híbrido)	228.470,23
L05	Estándar	1	Entre 39 y 55 plazas	Etiqueta ECO (GNC o híbrido)	228.470,23
TOTAL		7			997.245,69

Tabla 12. Características de los autobuses e inversión estimada

El importe de inversión reflejado en la tabla anterior se refiere al coste de los vehículos sin neumáticos, ya que el coste de adquisición de los neumáticos al inicio de la concesión se reflejará en una partida de coste independiente, puesto que este importe no se considera amortizable. Por tanto, el importe total de inversión por la adquisición de vehículos previsto por el Ayuntamiento de Denia es de **997.245,69 euros**.

El contratista deberá disponer de todos los vehículos indicados para la puesta en marcha del servicio, aunque cuenta con un plazo de 12 meses para disponer de todos los vehículos nuevos y mientras tanto, deberá dotar el servicio de vehículos equivalentes y que tengan una antigüedad inferior a 10 años.

El Ayuntamiento de Denia prevé amortizar los activos vinculados al servicio dentro de la duración del contrato de concesión (10 años) y, además, prevé la financiación de la totalidad de las inversiones exigidas. El análisis que se realizará posteriormente de las inversiones del proyecto concesional no podrá tener en cuenta los costes financieros asociados a dicha financiación en aplicación del 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.

Dado que el Ayuntamiento de Denia estima que se amortizarán totalmente los activos a lo largo de la vigencia de la concesión, no se prevé valor residual de los mismos al final de la misma.

4. Estimación de costes

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

- **Gastos de personal.**

Esta partida corresponde al coste del personal directamente vinculado con la prestación del servicio (personal de conducción).

El resto del personal directo, que no son conductores, y que también está adscrito al servicio de autobuses, así como el personal indirecto, según lo indicado en el estudio de viabilidad se encuentra, en todo caso, **incluidos dentro de la partida global de gastos generales.**

La justificación y metodología para la estimación del coste del personal se recoge en el apartado 4.1.1 del estudio de viabilidad, llegándose al resultado de necesitar un personal equivalente a **16,61 personas (de conducción) a tiempo completo** para cubrir el servicio recogido en los pliegos.

Los costes de personal se han calculado a partir del Convenio Colectivo provincial de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante (BOP 138 de 19 de julio de 2023)²², y teniendo en cuenta la información sobre el personal con derecho de subrogación y la previsible evolución de los salarios.

Para la estimación del personal equivalente a jornada completa, la Administración ha tenido en cuenta el total de horas de conducción necesarias en el servicio, las horas de presencia y la tasa de absentismo normal del sector.

Adicionalmente, para la estimación del coste el Ayuntamiento de Denia ha estimado el número de horas necesarias en horario nocturno, que conllevan un plus para los trabajadores.

A continuación, se muestra los conceptos considerados por la Administración para el cálculo de los costes salariales asociados al servicio:

²² El Estudio de Viabilidad prevé unos costes salariales ligeramente superiores a las previsiones para 2025 dentro de la categoría Conductor-Perceptor, sin embargo, aplicando el principio de prudencia no se han corregido estos costes en el análisis realizado por esta Oficina.

Concepto	Cantidad
Número de personal equivalente a tiempo completo	16,61
Horas de trabajo ordinarias anuales	29.906,45 h
Horas nocturnidad (22:00h -06:00h)	1.619,00 h
Horas útiles	27.311,83 h
Absentismo	2.594,62 h
Salario base y gratificaciones	385.695,34 €
Plus Conductor/a - Perceptor/a	66.768,64 €
Quebranto de moneda	8.853,97 €
Plus de transporte	-
Nocturnidad	11.526,82 €
Total Retribuciones	472.844,77 €
Cotizaciones sociales	160.152,52 €
Total coste empresa	632.997,29 €
Coste unitario por trabajador	38.097,94 €
Coste unitario por hora de trabajo	21,17 €

Tabla 13. Conceptos salariales considerados por la Administración para la anualidad 2025

Según el Ayuntamiento, se ha de tener en cuenta que el OCTVC propone como criterio de actualización a principio de cada año el índice general de precios de consumo (IPC) acumulado del año anterior y revisado para tener en cuenta la diferencia de este IPC con el aumento salarial de los convenios colectivos de trabajo de la rama de actividad “H493 Otro transporte terrestre de pasajeros”.

Además, según se indica en el estudio de viabilidad, se ha de considerar la limitación existente en el incremento de las retribuciones del personal adscrito a la concesión en función de los crecimientos máximos que, anualmente, fijan las diferentes Leyes de Presupuestos Generales del Estado que limitarán el aumento de la partida de gastos de personal en este caso concreto a efectos de determinar la viabilidad y el importe de la compensación de la Administración.

Por estas razones, y en aplicación de un principio de prudencia, el Ayuntamiento de Denia ha estimado un incremento interanual en los costes de personal de conducción del 1,57%.

Por todo lo anterior, el personal previsto para cubrir las 29.606,45 horas anuales del servicio equivale a 16,61 trabajadores a jornada completa con un **coste salarial total de 632.997,29 euros para el primer año de concesión** o un coste unitario por hora de trabajo de 21,17 euros que incluyen todos los conceptos indicados en la tabla anterior. En consecuencia,

resulta un importe de **6.796.434,02 euros para los 10 años** de vigencia de la concesión una vez aplicados los incrementos interanuales mencionados.

- **Consumos**

Las hipótesis de cálculo del coste de consumo que formula el Ayuntamiento de Denia, cuya justificación y metodología se recoge en la información aportada en la solicitud son las siguientes:

- Para el cálculo del precio del gasóleo de automoción en el primer año de puesta en marcha del servicio, se ha tomado en consideración su precio medio de surtidor, en base a los importes publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar. Este precio medio se sitúa en 1,4363 euros (IVA incluido).
- Para acceder al precio unitario del combustible se descontará el IVA, los impuestos especiales recuperables, así como los descuentos aplicables al transportista, quedando un coste neto de 1,09 euros por litro²³.
- El consumo medio por vehículo, el coste por kilómetro y el consumo anual que se prevé se muestra en la siguiente tabla:

Tipo de vehículo	Unidades	Consumo medio por autobús (litros/100 km)	Nº de km/año	Precio combustible (€/litro)
Estándar	3	26,00	116.683,07	1,09
Microbús	4	15,50	247.423,43	1,09
TOTAL	7		364.106,50	

Tabla 14. Estimación del coste combustible (Año 1)

Los costes de combustible, según la información aportada por el Ayuntamiento de Denia, se prevé que se incrementen de forma interanual al 3,27%, según los datos históricos publicados por el Ministerio para la Transición Ecológica.

El coste total de la partida se estima en 74.952,48 euros para el primer año de concesión y **870.007,46 euros** para la vigencia total de la concesión.

- **Neumáticos**

Esta partida se corresponde con el gasto necesario para el cambio de neumáticos de los vehículos a lo largo de la vigencia de la concesión y el coste del juego inicial de neumáticos cuyo importe no se ha considerado en el apartado de inversiones por no ser un gasto amortizable.

El coste inicial para el suministro de neumáticos se muestra en la siguiente tabla:

²³ El precio se establece en 1,09116 €, pero se ha redondeado a 2 decimales.

Tipo de vehículo	Unidades	Nº de neumáticos por autobús	Coste unitario de los neumáticos	Coste inicial
Estándar	3	6	431,54	10.359,96
Microbús	4	6	598,19	10.767,42
TOTAL	7			21.124,38

Tabla 15. Coste inicial de neumáticos

La estimación de la reposición de neumáticos y su coste depende del número que utiliza cada vehículo (6 neumáticos), de la vida útil asociada a los mismos (70.000 kms) y de los kilómetros recorridos anualmente. La Administración ha estimado un coste para la primera reposición de neumáticos de **14.187,13 euros**.

El coste de las reposiciones de neumáticos a lo largo de la vigencia de la concesión vendrá determinado por el cálculo para la primera anualidad, que se muestra en la siguiente tabla:

Tipo de vehículo	Unidades	Nº de km/año	Nº de km totales	Nº de cambio de neumáticos	Coste anualizado
L01-Microbús	1	58.832,20	588.322,00	8	2.071,39
L02-Microbús	1	59.626,79	596.267,90	8	2.071,39
L02-Estándar	1	47.215,39	472.153,90	6	2.153,48
L03-Microbús	2	128.964,44	1.289.644,40	18	4.660,63
L04-Estándar	1	56.889,12	568.891,20	8	2.871,31
L05-Estándar	1	12.578,56	125.785,60	1	358,91
TOTAL	7		3.641.065,00		14.187,13

Tabla 16. Coste reposición de neumáticos Año 1

Los costes de reposición de neumáticos, según la previsión realizada por el Ayuntamiento de Denia, se incrementarán anualmente al 1,60%, con el criterio de actualización el incremento basado en la última actualización del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase “mantenimiento y reparación de vehículos personales” del subgrupo “utilización de vehículos personales” del grupo “transporte”²⁴.

El coste estimado de esta partida, como resultado de la suma del suministro de neumáticos al inicio de la concesión incrementado con el coste anualizado de la reposición, y para la vigencia de la concesión en **173.658,64 euros**.

²⁴ La evolución de este coste es una estimación realizada por el propio Ayuntamiento de Denia. En el momento de aplicarse la fórmula de revisión de precios establecida en el PCAP, se deberán utilizar los índices de precios aprobados en las correspondientes órdenes ministeriales.

- **Seguros, costes fiscales.**

Se corresponde con los costes de seguros vinculados a la flota y los gastos fiscales repercutibles al servicio de transporte público (ITV, tasas, impuestos, etc.)²⁵.

Tipo de vehículo	Unidades	Coste unitario seguros	Coste unitario gastos fiscales
Microbús	4	2.021,81	744,30
Estándar	3	2.862,53	1.164,32

Tabla 17. Desglose de costes unitarios de seguros y tributos

La actualización del coste de los seguros se prevé en un 1,30% interanual, en base al incremento del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase “seguro de vehículos de motor” de la clase “seguro relacionado con el transporte” del subgrupo “seguros” del grupo “otros bienes y servicios”.

La actualización de los costes fiscales se establece en un 1,57% aplicando el incremento del índice general de precios de consumo (IPC) acumulado en los 10 años anteriores²⁶.

El coste total para el primer año de concesión se estima en **23.144,99 euros** y para los 10 años de vigencia de la concesión en **246.318,56 euros**.

- **Reparación y conservación**

Se corresponde con los gastos vinculados a reparación y conservación de la flota adscrita al contrato.

El coste estimado para el primer año de concesión se establece en **33.615.82 euros** y para la duración de la concesión en **361.423,79 euros**.

La Administración ha estimado un incremento interanual en esta partida de coste del 1,60% que se basa en el índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase “mantenimiento y reparación de vehículos personales” del subgrupo “utilización de vehículos personales” del grupo “transporte”²⁷.

- **Gastos generales.**

Se corresponden con los costes indirectos vinculados a los gastos de estructura, incluyen el importe relativo a la parte proporcional del personal

²⁵ Para estimar estos costes el Ayuntamiento de Denia ha seguido los criterios recogidos en el Observatorio de Transportes.

²⁶ La evolución de este coste es una estimación realizada por el propio Ayuntamiento de Denia. En el momento de aplicarse la fórmula de revisión de precios establecida en el PCAP, se deberán utilizar los índices de precios aprobados en las correspondientes órdenes ministeriales.

²⁷ La evolución de este coste es una estimación realizada por el propio Ayuntamiento de Denia. En el momento de aplicarse la fórmula de revisión de precios establecida en el PCAP, se deberán utilizar los índices de precios aprobados en las correspondientes órdenes ministeriales.

que no se encuentra directamente relacionado el servicio a prestar o con la conducción (inspectores de servicio, comercialización de títulos, etc) y otros gastos como comunicaciones, alquileres, gastos de electricidad, agua, teléfono, etc.

Se estima que el coste por estos conceptos asciende a un 12,50%²⁸ de la suma total de los costes directos del servicio, que se han indicado en los apartados anteriores.

El coste estimado para el primer año de actividad es de **100.002,77 euros** y de **1.055.980,31 euros** para la duración de la concesión.

En base a todo lo anterior, la distribución de **costes totales** a lo largo de la concesión, según la información aportada por la Administración contratante asciende a **9.503.822,79 euros**, cuyo desglose se puede consultar en el Anexo III del presente informe.

Conforme a la información facilitada, y sin perjuicio de las correcciones y ajustes realizados, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por la Administración para elaborar el estudio económico.

5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto

En este apartado se va a estudiar el escenario base que la Administración ha considerado el más probable, bajo las hipótesis que oportunamente se detallarán, se realizará un análisis crítico del escenario base planteado por la Administración, se abordará el estudio del punto muerto y, finalmente, se realizará un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del proyecto.

5.1. Escenario Base

Este Escenario Base contempla la previsión de ingresos y costes elaborada por la Administración contratante, cuyas características e hipótesis, que ya han sido mencionadas en su mayor parte, son las siguientes:

- La concesión se plantea con una vigencia total de **10 años**, de conformidad con el artículo 4.3 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (solo para transportes).
- El contrato **no se divide en lotes**.
- El proyecto concesional prevé **inversiones en inmovilizado material**, autobuses, por parte del concesionario por importe de **997.245,69 euros** que se realizarán al inicio de la concesión.
- Las estimaciones de demanda se han efectuado considerando el volumen de usuarios producido en el periodo comprendido entre 2016 y 2019, a los

²⁸ Según el criterio del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar.

cuales se le han aplicado incrementos por el aumento de los servicios (Kilómetros a recorrer) y adicionalmente se han aplicado incrementos anuales a lo largo de la vigencia de la concesión.

- Los ingresos variables en función de la demanda que percibe el concesionario provienen de la aplicación de las tarifas a cada uno de los usuarios del servicio y suponen el **37,26%** de los ingresos de la concesión.
- La aportación pública monetaria, que supone el **62,74%** del volumen total de ingresos, es una compensación calculada por diferencia entre costes operativos de prestación del servicio y los ingresos tarifarios. Los incentivos de gestión (penalizaciones) no se han estimado dado su carácter residual.
- El PCAP prevé la revisión de precios, aplicada en el modelo a la aportación pública monetaria a partir del segundo año del contrato, en aplicación de la fórmula número 8 del Real Decreto 74/2018, en aplicación de los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015 de desindexación de la economía española.
- El componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales son los gastos de personal, que representan el 71,51% del total de costes concesionales.
- La previsión de incremento de costes varía en función de distintos índices contemplados para cada categoría, según se ha descrito en el apartado IV.4. Estimación de costes.

5.2. Análisis crítico del escenario base

Tomando en consideración las anteriores premisas, esta Oficina ha considerado oportuno **ajustar** el escenario base planteado por el Ayuntamiento de Denia conforme a las siguientes hipótesis:

- La totalidad de los costes se ha considerado que tienen naturaleza fija y no variarán con la demanda, puesto que el impacto que pudieran tener por oscilaciones en la demanda sería marginal.
- Se ha considerado que la amortización de activos tendrá carácter lineal a lo largo de la vigencia de la concesión.
- Se ha actualizado la tasa de descuento en virtud de lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española al 5,25%.

El valor de la tasa de descuento será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses, incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos. Se tomará como referencia para el cálculo de dicho rendimiento medio los últimos datos disponibles publicados por el Banco de España en el Boletín del Mercado de Deuda Pública.

Dicho rendimiento medio mensual se recoge en el siguiente cuadro:

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
mar-25	abr-25	may-25	jun-25	jul-25	ago-25
3,39	3,23	3,21	3,17	3,24	3,25
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,25%

Tabla 18. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

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

- El resto de las hipótesis consideradas, son las planteadas por el Ayuntamiento de Denia.

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

1.493.992,31	RESULTADO OPERATIVO
13,58%	RENTABILIDAD OPERATIVA
146.683,02	VAN
9 años	PAY-BACK DESCONTADO
4,52%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
8,24%	TIR

Tabla 19. Resultados del Escenario Base Ajustado

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

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

Para calcular el punto muerto del proyecto concesional reduciendo la demanda de los servicios objeto del contrato, esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional reduciendo la demanda de los servicios objeto del contrato, que supondría el umbral a partir del cual, el concesionario no podría recuperar las inversiones realizadas y por tanto, supondría la inviabilidad financiera del proyecto concesional, pues con una **disminución de la demanda de usuarios del 4,74%**, el valor actual neto sería nulo, y disminuciones mayores en los niveles

de demanda supondrían no recuperar las inversiones realizadas. Los principales datos de este escenario son los siguientes:

1.299.560,62	RESULTADO OPERATIVO
12,03%	RENTABILIDAD OPERATIVA
0,00	VAN
2,80%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
5,25%	TIR

Tabla 20: Resultados del Escenario Punto muerto

5.4. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

Esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del concesionario considerando distintos niveles de demanda del servicio, incluyendo los usuarios de los siguientes escenarios:

- **Escenario base de la Administración**, tal como se indica en el estudio de viabilidad, se considera que el incremento del número de kilómetros no genera una variación lineal en la demanda. En concreto, se estima que un aumento del servicio en kilómetros tiene un impacto proporcional en la demanda equivalente al 76% del incremento de kilómetros.
- **Escenario Punto muerto**, como ya se ha mencionado anteriormente supone un decremento en la demanda del 4,74%.
- **Escenario alternativo pesimista**, dado que la Administración no ha planteado escenarios alternativos, esta Oficina propone un escenario pesimista en el que se estima que el incremento en el número de kilómetros tiene un impacto sobre la demanda del 50%, en lugar del 76% previsto en el escenario base.
- **Posibles escenarios optimistas**, no se han tenido en cuenta en el análisis puesto que cualquier incremento en los ingresos producido por el incremento en la demanda será compensado con la reducción de la aportación pública hasta alcanzar el límite máximo de rentabilidad recogido en los pliegos (5,2%), en consecuencia, los resultados obtenidos serán similares a los del escenario base.

En dicho análisis se obtienen los parámetros económico-financieros²⁹ que se resumen en la tabla y gráfico siguientes:

²⁹ Aplicando la tasa de descuento que se estudia en el apartado siguiente de este informe.

Escenarios	Variación de la demanda	TIR	VAN	PRI
Escenario Alternativo pesimista	-34,58	-9,60	-922.168,899 €	-
Escenario Punto muerto	-4,74	5,25%	0,00 €	-
Escenario Base Administración	-	8,24%	146.683,02	9 años

Tabla 21. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

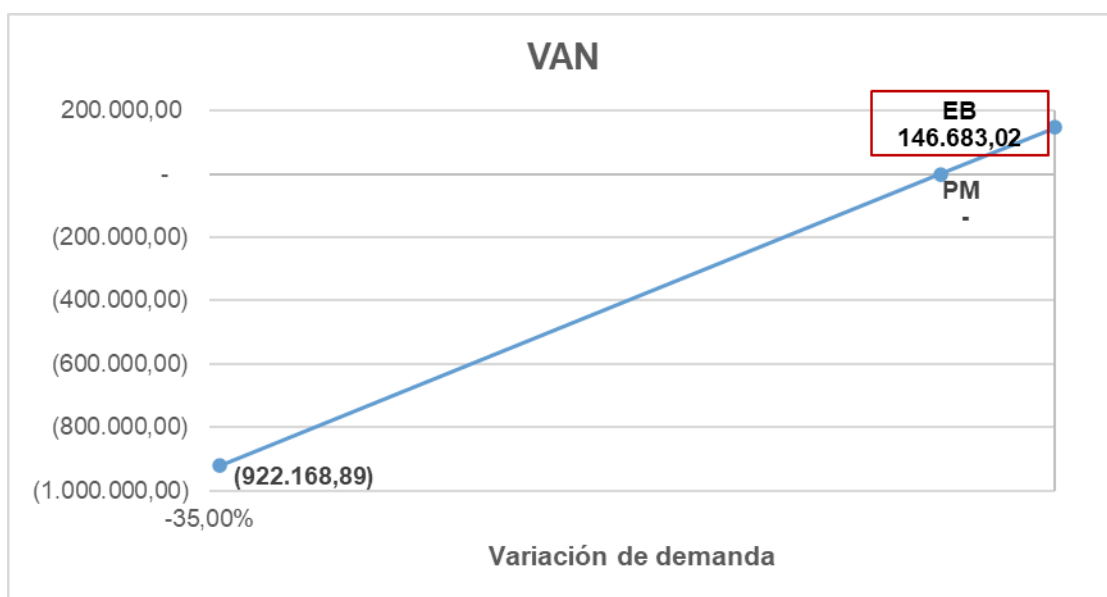


Gráfico 1. Sensibilidad del VAN

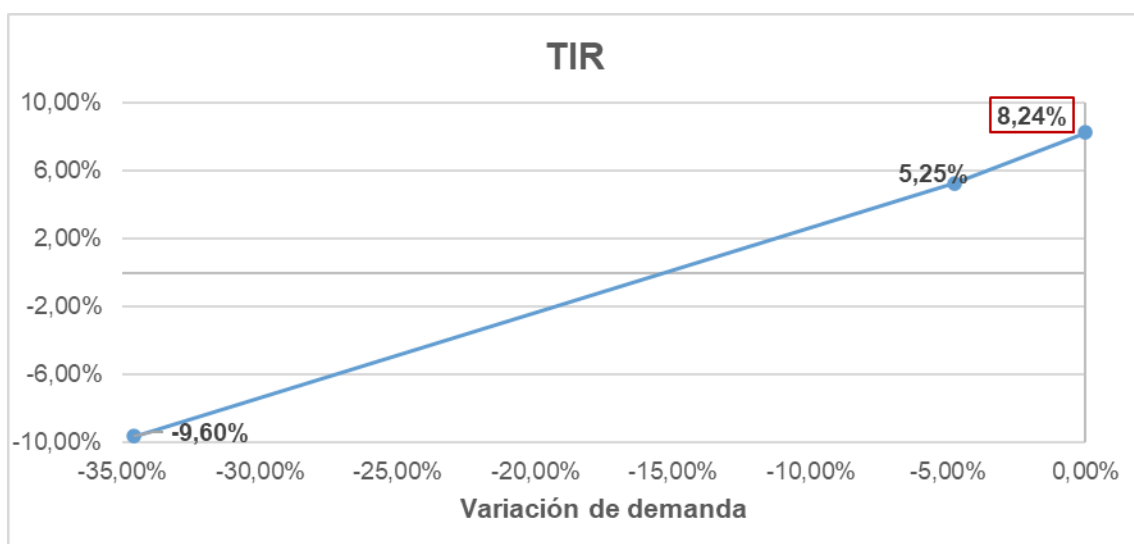


Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR

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

Los resultados obtenidos permiten concluir que, aunque eventuales desviaciones en las previsiones de demanda podrían comportar variaciones relativamente relevantes en los parámetros económicos del proyecto concesional, lo cierto es que las variaciones que deberían producirse a la baja en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto, pueden considerarse que tienen a una probabilidad significativa de producirse, puesto que aún en el caso de esta caída de usuarios que sitúa el proyecto en el punto muerto, la demanda alcanzaría niveles superiores a los habidos en los años de referencia empleados para estimar la demanda. Además, el impacto que puede tener el incremento en el número de kilómetros en el aumento de la demanda, se considera que cuenta con suficiente incertidumbre como para considerar que esa demanda puede no comportarse de acuerdo con las previsiones.

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

6.1. Análisis de la tasa de descuento

En el apartado 5.2 de este mismo epígrafe ya se ha calculado la tasa de descuento aplicable conforme a lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española previamente mencionado, obteniéndose que la tasa de descuento a aplicar resulta del **5,25%**.

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

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

“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años³⁰ 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

³⁰ Nótese que el Reglamento europeo establece el período máximo de duración de diez años, pero no establece el método para delimitar dentro de ese plazo máximo el período de duración estos contratos.

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 Administración plantea una duración del contrato de 10 años, sin estar éste directamente vinculado con el período de recuperación de las inversiones del proyecto, como exige el artículo 29.6 de la LCSP para los contratos de concesión que se planteen con un plazo superior a cinco años.

En efecto, el Reglamento europeo regula los contratos de servicio público, según se definen en su artículo 2, letra i), en el ámbito del transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. No obstante, dependiendo de sus características, estos contratos de servicio público también pueden entrar en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratación pública (Directiva 2014/24/UE y Directiva 2014/25/UE). En particular, las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros a efectos del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/23/UE conforme a lo previsto en el artículo 10.3 de esta Directiva, sin perjuicio del desarrollo de dicho Reglamento por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros.³¹

En España la regulación sectorial se encuentra en **Ley 16/1987, de 30 de julio**, de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyo artículo 72.4 dispone que **“El contrato de gestión de cada servicio *determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en***

³¹ Véase a este respecto, el artículo 5.1 del Reglamento y la [Comunicación de la Comisión Europea relativa a directrices de interpretación del Reglamento \(CE\) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera \(2023/C 222/01\)](#). Además debe señalarse que cuando se trate de contratos de servicios públicos (no concesionales), estos se registrarán directamente por las Directivas de contratación pública.

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

ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años. No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.”

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

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

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

Por ello, teniendo en cuenta que las características y el plazo de amortización de los activos proyectados en el estudio de viabilidad de este contrato es de 10 años, a juicio de esta Oficina **no existe objeción alguna al establecimiento de dicho plazo de duración**.

7. Análisis de transferencia de riesgo operacional

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

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

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

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

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

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

- En cuanto a la **estructura de ingresos y costes concesionales**: La mayor parte de los ingresos que percibe el concesionario son de naturaleza variable y de origen público, representando el 62,74% de los ingresos concesionales. El resto de los ingresos que obtendrá el concesionario son de origen privado y variables en función de la demanda, número de viajeros, que supone un 37,26% de los ingresos. Por otro lado, la totalidad de los costes tienen la naturaleza de fijos, dado que el servicio se tendrá que prestar en las

condiciones establecidas en los pliegos, con los recorridos y frecuencias fijadas, independientemente de la demanda del servicio.

Los únicos ingresos que podría tener garantizados serían los procedentes de la aportación pública, que en ningún caso cubrirían los costes incurridos.

- En cuanto a las **inversiones** que el concesionario tiene obligación de realizar, se debe señalar que en su totalidad se efectúan en el primer año del contrato.
- Del **análisis de los escenarios de punto muerto y base ajustado**, se observa que, con una disminución anual del volumen de usuarios del 4,74% sobre el escenario base, el concesionario no alcanzaría a recuperar la inversión realizada. Esta Oficina considera posible que estas caídas de demanda puedan producirse en base a que:
 - La demanda calculada para alcanzar el punto muerto se sitúa en niveles incluso superiores a los de cualquiera de las anualidades consideradas como más representativas.
 - Existe incertidumbre en el impacto en la demanda que pueda tener el incremento en el número de kilómetros a recorrer con respecto al contrato anterior.
 - Se considera posible que exista una reorganización de la demanda que provoque que el incremento número de usuarios sea inferior al proyectado por la Administración.
- En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo de **incremento de costes**, aunque los pliegos contemplan un mecanismo de revisión de precios, el mismo no compensa la totalidad de las posibles desviaciones producidas en los costes. En este sentido, los costes de personal tienen su propia limitación en el mecanismo de revisión de precios y el 23% de la estructura de costes no es objeto de revisión.

En consecuencia, se considera que con la configuración de este contrato **se produce transferencia de riesgo operacional suficiente al contratista, fundamentalmente del riesgo de demanda**, debido a la posibilidad de que la demanda de los servicios se sitúe por debajo del mencionado punto muerto.

A este respecto, la fórmula elegida para la prestación del servicio como contrato de concesión, lleva implícita una clara transferencia del riesgo operacional al futuro operador ya que la rentabilidad del servicio depende de las fórmulas que la empresa adjudicataria implemente para la ejecución del mismo, de los niveles de calidad que se consigan en tal prestación y de los rendimientos finalmente obtenidos. Estas incertidumbres no quedan cubiertas de forma directa con la aportación monetaria prevista por el Ayuntamiento.

V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el análisis efectuado, procede realizar la evaluación sobre dos ejes fundamentales del proyecto: la idoneidad del modelo de concesión y la razonabilidad de la rentabilidad relacionada con el nivel de riesgo que deberá asumir el concesionario.

1. Idoneidad del modelo de concesión

El objetivo principal a alcanzar en este contrato es la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia, que incluye principalmente el transporte de viajeros en cinco rutas.

El Ayuntamiento de Denia no posee los medios personales y materiales para poder llevar a cabo una gestión directa del servicio, por lo que han de contratarse los servicios de una o unas empresas externas especializadas en la prestación de este servicio que cuenten con dichos medios.

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

A pesar de no haber introducido adicionalmente un análisis cuantitativo acerca de la idoneidad de la utilización de la concesión como modelo de contratación para el proyecto, debe tenerse en cuenta que se trata de un servicio público cuya necesidad está acreditada, y la documentación aportada justifica la idoneidad del modelo de concesión.

A este respecto, en el estudio de viabilidad se señala que la fórmula elegida para la prestación del servicio, precisa de unas inversiones que deben ser amortizadas a lo largo de 10 años, y lleva implícita una clara transferencia del riesgo operacional al futuro operador ya que la rentabilidad de la prestación depende de las fórmulas que la empresa adjudicataria implemente para la ejecución del servicio, de los niveles de calidad que se consigan en tal prestación externalizada, y de los rendimientos. Estas incertidumbres no quedan cubiertas de forma directa en virtud de la fórmula de remuneración del servicio y solo una gestión empresarial y responsable del servicio por parte de la concesionaria puede garantizar.

Por otra parte, dadas las características del servicio y las condiciones que emanan del informe de transferencia de riesgo operacional, tras evaluar el estudio de viabilidad de su explotación mediante concesión, determina que el servicio se seguirá prestando de forma indirecta, con una fórmula contractual cuya naturaleza y tipología corresponde a la de un contrato de concesión de servicios según lo regulado en la actual LCSP.

Tras revisar la documentación del expediente, puede concluirse que las características del proyecto encajan con los requisitos y las previsiones

establecidas en el artículo 15 de la LCSP, por lo que puede emitirse una opinión favorable acerca de la idoneidad de la utilización del contrato de concesión de servicios.

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

La rentabilidad del proyecto, tal y como ha sido analizada, viene condicionada por la necesidad del concesionario de realizar determinadas inversiones al inicio del periodo concesional. Por ello, se ha evaluado en términos de la TIR frente a los ingresos máximos previstos, alcanzando dicha ratio el 8,24% en el escenario base ajustado para el período de duración de la concesión de 10 años.

La información de las ratios sectoriales de las sociedades no financieras, facilitada por la Central de Balances del Banco de España de los últimos años para el sector de actividad “H493: Otro transporte terrestre de pasajeros” de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), en concreto, la estadística registrada de la ratio R10 (Resultado económico neto/total activo, es la siguiente³²:

Año	Q1	Q2	Q3
2014	-2,2	2,18	6,94
2015	-1,06	2,89	8,13
2016	-0,83	2,8	7,77
2017	-1,54	2,43	7,06
2018	-2,82	1,88	5,94
2019	-2,36	2,11	6,61
2020	-15,23	-5,6	1,00
2021	-3,68	2,12	8,84
2022	-2,06	3,31	10,31
2023	-0,03	5,64	14,09
Media últimos 10 años	-3,18	1,98	7,67
Media últimos 10 años (sin 2020 y 2021)	-1,61	2,91	8,36

Tabla 22. Ratio Sector de actividad (CNAE): Indicar sector. Fuente: Central de Balances del Banco de España

A la vista de la tabla anterior, la TIR es del 8,24% que se ha obtenido en el análisis realizado del escenario base ajustado del proyecto, se sitúa entre el

³² Esta información puede consultarse en: <https://www.bde.es/wbe/es/areas-actuacion/central-balances/bases-de-datos-y-aplicaciones/bbdd-datos-publicas-informacion-sectores/>

segundo y tercer cuartil en cada uno de los últimos 10 los años disponibles y en la media de dicho periodo, respecto a este sector de actividad económica, o excluyendo de esta media los años 2020 y 2021, afectados por las restricciones a la movilidad consecuencia de la pandemia producida por la COVID-19, que en este sector tuvo un impacto muy relevante en los niveles de demanda registrados.

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Denia, cabe considerar que la rentabilidad económico-financiera del proyecto se encuentra en un **rango de rentabilidad razonablemente equilibrada con el riesgo asumido en la concesión durante los 10 años** de plazo máximo de la misma, por lo que, tanto ésta, como el resto de los indicadores económicos se encontrarían dentro de los límites de la sostenibilidad³³.

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

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

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

En el PCAP se recogen los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas o porcentajes entre los que se encuentra la oferta económica del licitador (hasta 35 puntos totales). Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en el precio ofertado por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes.

³³ Lo que debe entenderse sin perjuicio de lo analizado en el apartado V.3 siguiente, sobre el impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

En las tablas y gráficos mostrados a continuación, se recoge un análisis del impacto que tendría en la rentabilidad operativa del contratista las posibles bajadas de los precios en las ofertas:

Bajadas aportación	TIR concesionario	VAN concesionario	Rentabilidad operativa
0,00%	9,12%	196.203,24	5,15%
2,00%	7,09%	91.103,62	3,95%
3,73%	5,25%	0,00	2,87%
4,00%	4,96%	-13.995,99	2,72%
6,00%	2,71%	-119.095,61	1,46%

Tabla 23. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

Tal y como se puede observar, si el concesionario presentara ofertas que redujeran el PBL (precio unitario por kilómetro) **en más de un 3,73% con respecto al precio máximo de licitación**, manteniendo el resto de las variables inalteradas, la rentabilidad del concesionario sería nula, es decir, si se adjudicara este contrato con una bajada en estos precios superior a dicho 3,73%, el proyecto obtendría rentabilidades que pondrían en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente tal y como se muestra en los siguientes gráficos:

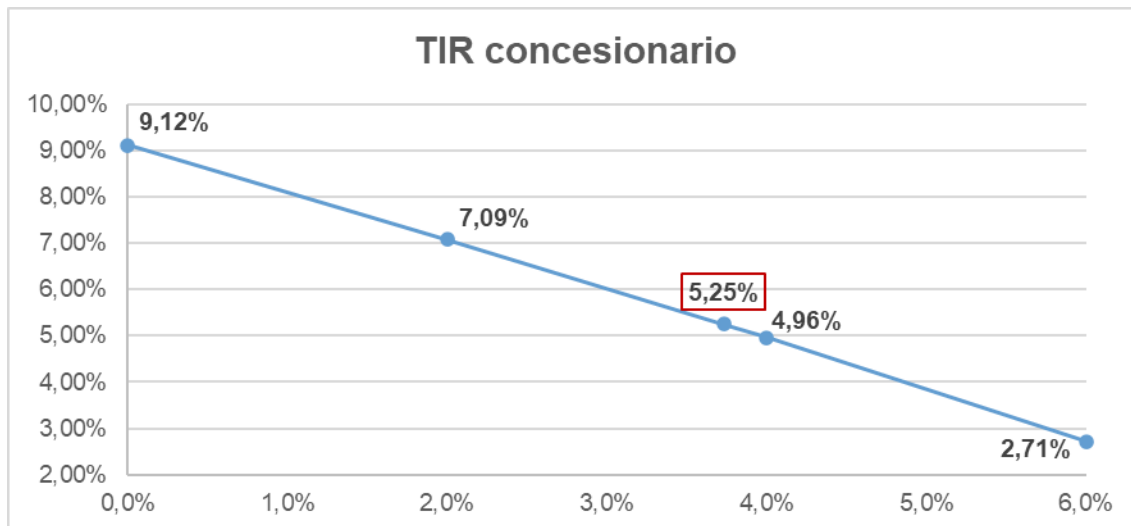


Gráfico 3. Sostenibilidad de la TIR

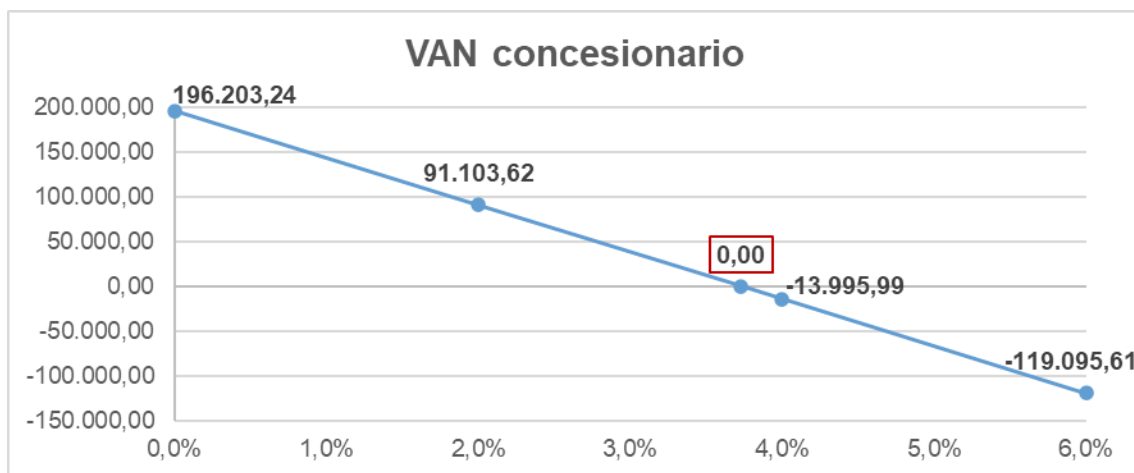


Gráfico 4. Sostenibilidad del VAN

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por el Ayuntamiento de Denia y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del *“Contrato de concesión de servicio para la gestión del servicio de transporte colectivo urbano en el término municipal de Denia”*, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- En relación con la documentación aportada y las estimaciones tanto de demanda e ingresos, como de costes, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE, sin perjuicio de las cuestiones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este informe.
- No existen objeciones al **plazo de 10 años de duración** máxima prevista del contrato, ya que dicho plazo se encuentra amparado por la normativa sectorial específica, en particular, por lo previsto en el artículo 4, apartado 3 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, así como por la regulación de desarrollo establecida en el ordenamiento jurídico español y el de la propia Generalitat Valenciana.
- Respecto al riesgo operacional que debería asumir el contratista, puede concluirse que, de acuerdo con la información facilitada, **el riesgo asumido por el concesionario no es desdeñable en condiciones normales de funcionamiento**. El concesionario está expuesto a las incertidumbres del mercado y no tiene garantizada la cobertura de sus costes ni la recuperación de la inversión, por lo que puede obtener rentabilidades negativas con variaciones de la demanda que reduzcan sus niveles de ingresos.
- Teniendo en cuenta los riesgos e incertidumbres expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Denia, se considera que la **rentabilidad económico-financiera** del proyecto y resto de indicadores económicos se podrían entender **razonablemente equilibrada con el riesgo asumido en la concesión durante los 10 años** de plazo máximo de la misma.
- El establecimiento de un marco adecuado para la correcta ejecución del contrato y su sostenibilidad financiera **aconseja vigilar los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas**, atendiendo a lo dispuesto en el PCAP y en el artículo 149 de la LCSP, así como a los análisis efectuados en este informe al amparo de los datos e información facilitada por el propio Ayuntamiento de Denia.

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 8 de julio de 2025:
 - Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmado por el competente.
 - Informe de transferencia de riesgo operacional
 - Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
 - Proyecto del transporte público urbano en el municipio de Denia.
 - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
 - Pliego de Prescripciones Técnicas de este contrato, acompañado de anexos II y IV.
 - Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
100,00%	11.071.072,43	Ingresos variables	1.054.576,46	1.045.385,21	1.059.714,83	1.074.267,65	1.089.041,99
37,26%	4.170.954,84	Recaudación por viajeros	345.852,27	370.432,76	393.828,51	401.744,47	409.819,53
62,74%	6.900.117,59	Aportación pública	708.724,19	674.952,45	665.886,32	672.523,19	679.222,46

INGRESOS €	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos variables	1.104.041,37	1.119.269,40	1.134.729,73	1.150.426,11	1.166.362,34
Recaudación por viajeros	418.056,90	426.459,85	435.031,69	443.775,82	452.695,72
Aportación pública	685.984,47	692.809,55	699.698,04	706.650,28	713.666,62

ANEXO III. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
100,00%	9.503.822,79	Costes fijos	1.054.576,46	1.045.385,21	1.061.547,50	1.078.015,36	1.094.789,90
9,15%	870.007,46	Combustible	74.952,48	77.403,43	79.934,52	82.548,38	85.247,71
0,22%	21.124,38	Neumáticos iniciales	21.124,38	-	-	-	-
1,60%	152.534,26	Recambio de neumáticos	14.187,13	14.414,12	14.644,75	14.879,06	15.117,13
3,80%	361.423,79	Reparación y conservación	33.615,82	34.153,68	34.700,14	35.255,34	35.819,42
71,51%	6.796.434,02	Personal conducción	632.997,38	642.935,44	653.029,53	663.282,09	673.695,62
1,86%	176.849,06	Seguros	16.674,83	16.891,60	17.111,19	17.333,64	17.558,98
0,73%	69.469,51	Costes fiscales	6.470,16	6.571,74	6.674,92	6.779,71	6.886,16
11,11%	1.055.980,31	Gastos generales (12,5%)	100.002,77	99.046,25	100.761,88	102.509,78	104.290,63

COSTES €	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Costes fijos	1.111.877,51	1.129.284,76	1.147.018,35	1.165.085,16	1.183.492,22
Combustible	88.035,31	90.914,07	93.886,96	96.957,06	100.127,55
Neumáticos iniciales	-	-	-	-	-
Recambio de neumáticos	15.359,00	15.604,74	15.854,42	16.108,09	16.365,82
Reparación y conservación	36.392,53	36.974,82	37.566,41	38.167,47	38.778,15
Personal conducción	684.272,64	695.015,72	705.927,47	717.010,53	728.267,60
Seguros	17.787,24	18.018,48	18.252,72	18.490,00	18.730,37
Costes fiscales	6.994,27	7.104,08	7.215,61	7.328,90	7.443,96
Gastos generales (12,5%)	106.105,12	107.953,99	109.837,95	111.757,76	113.714,18

ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO

			Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año
%	TOTAL	RENTABILIDAD	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	10.997.815,10	Ingresos Previstos	1.054.576,46	1.045.385,21	1.059.714,83	1.074.267,65	1.089.041,99	1.104.041,37	1.119.269,40	1.134.729,73	1.150.426,11	1.166.362,34	
100,00%	10.997.815,10	Ingresos Variables	1.054.576,46	1.045.385,21	1.059.714,83	1.074.267,65	1.089.041,99	1.104.041,37	1.119.269,40	1.134.729,73	1.150.426,11	1.166.362,34	
100,00%	-9.503.822,79	Costes Previstos	-900.024,96	-891.416,26	-906.856,92	-922.588,00	-938.615,64	-954.946,12	-971.585,89	-988.541,54	-1.005.819,81	-1.023.427,64	
100,00%	-9.503.822,79	Costes Fijos	-900.024,96	-891.416,26	-906.856,92	-922.588,00	-938.615,64	-954.946,12	-971.585,89	-988.541,54	-1.005.819,81	-1.023.427,64	
	1.493.992,31	Resultado operativo	154.551,51	153.968,95	152.857,91	151.679,65	150.426,35	149.095,25	147.683,51	146.188,20	144.606,30	142.934,70	
	13,58%	Rentabilidad operativa	14,66%	14,73%	14,42%	14,12%	13,81%	13,50%	13,19%	12,88%	12,57%	12,25%	
	-997.245,69	Amortización	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	-99.724,57	
	496.746,62	Resultado Operativo Neto	54.826,94	54.244,38	53.133,34	51.955,08	50.701,78	49.370,68	47.958,94	46.463,63	44.881,73	43.210,13	
	4,52%	Rentabilidad Operativa Neta	5,20%	5,19%	5,01%	4,84%	4,66%	4,47%	4,28%	4,09%	3,90%	3,70%	
	Tasa de Descuento:	5,25%											
	1.493.992,31	Flujos de caja Operativos	0,00	154.551,51	153.968,95	152.857,91	151.679,65	150.426,35	149.095,25	147.683,51	146.188,20	144.606,30	142.934,70
	-997.245,69	Inversiones	-997.245,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	496.746,62	Flujos de Caja con inversión	-997.245,69	154.551,51	153.968,95	152.857,91	151.679,65	150.426,35	149.095,25	147.683,51	146.188,20	144.606,30	142.934,70
	146.683,02	Flujos de Caja Descontados	-997.245,69	146.842,29	138.991,72	131.105,71	123.605,82	116.469,82	109.680,94	103.223,19	97.081,27	91.240,63	85.687,33
		Flujos de Caja Ac. Descontados	-997.245,69	-850.403,40	-711.411,68	-580.305,97	-456.700,16	-340.230,34	-230.549,40	-127.326,21	-30.244,94	60.995,69	146.683,02