

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

26003

Concesión de servicios del transporte colectivo urbano de viajeros en la ciudad de Calatayud

Ayuntamiento de Calatayud

Febrero 2026

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: Nº 71/2025

Nº Expediente órgano solicitante: Nº 7477/2025

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de servicios/obras

Objeto: Concesión de servicios del transporte colectivo urbano de viajeros en la ciudad de Calatayud.

Entidad solicitante: Ayuntamiento de Calatayud

Órgano contratación: Ayuntamiento de Calatayud

Fecha solicitud inicial: 24/11/2025

Fecha recepción información complementaria: 07/01/2026 y 21/01/2026



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 20 de febrero de 2026. 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. Elementos esenciales del contrato de concesión	8
4. Escenario base de la Administración	10
III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN	12
IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS.....	13
1. Ingresos y sistema de retribución al contratista	13
1.1. Calidad de la previsión de demanda	13
1.2. Análisis de la estimación de ingresos.....	14
2. Inversiones.....	17
3. Estimación de costes	18
4. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.	25
4.1. Análisis de la tasa de descuento	25
4.2. Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato	26
5. Resultado del análisis realizado por la ONE.....	28
5.1. Escenario Base Ajustado.....	28
5.2. Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio	29
5.3. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	29
6. Análisis de transferencia de riesgo operacional.....	32
7. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas	34
V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO	36
VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	38
ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	39
ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES	40
ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS	41
ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO.....	42

INDICE TABLAS

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato.....	9
Tabla 2. Escenario base de la Administración.....	11
Tabla 3. Demanda histórica (viajeros anuales)	13
Tabla 4. Proyección de la demanda de usos por viajeros para todo el periodo concesional	14
Tabla 5. Tarifas (€) aplicadas en el inicio de la concesión	15
Tabla 6. Ingresos tarifarios durante el periodo concesional	16
Tabla 7. Evolución de la aportación pública durante todo el periodo concesional	16
Tabla 8. Evolución de los ingresos por publicidad durante todo el periodo concesional	17
Tabla 9. Ingresos totales del concesionario	17
Tabla 10. Inversión realizada al principio del periodo concesional.....	18
Tabla 11. Tabla salarial para el año 2026. (Grupo II: Conductor, días laborales)	19
Tabla 12. Costes (€) por hora ordinaria y festiva.....	20
Tabla 13. Costes (€) de personal para el año 2026	20
Tabla 14. Costes (€) de personal durante todo el periodo concesional.....	21
Tabla 15. Costes (€) de adquisición de mercaderías y materiales en el primer año de la concesión	21
Tabla 16. Costes (€) de adquisición de mercaderías y materiales durante el periodo concesional	22
Tabla 17. Costes (€) de suministro de energía, gas, combustible y agua en el primer año de la concesión	22
Tabla 18. Costes (€) de suministro de energía, gas, combustible y agua durante el periodo concesional.....	23
Tabla 19. Costes (€) en alquileres durante el periodo concesional	23
Tabla 20. Costes (€) de mantenimiento y seguros durante el periodo concesional	24
Tabla 21. Costes (€) generales durante el periodo concesional.....	24
Tabla 22. Costes (€) totales durante todo el periodo concesional.....	25
Tabla 23. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	26
Tabla 24. Resultados del Escenario Base Ajustado	29
Tabla 25. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	31
Tabla 26. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional.....	35
Tabla 27. Ratio Sector de actividad (CNAE): Sector transporte. Fuente: Central de Balances del Banco de España	37

INDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Histórico y proyecciones de demanda	30
Gráfico 2. Sensibilidad del VAN ante variaciones en la demanda.....	31
Gráfico 3. Sensibilidad de la TIR ante variaciones en la demanda	32
Gráfico 4. Sensibilidad del VAN ante la disminución de la aportación pública	35

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 24 de noviembre de 2025, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Ayuntamiento de Calatayud para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del *“contrato para la explotación integral del servicio público de transporte colectivo urbano de Calatayud”*, en modalidad de concesión de servicios, siendo el Pleno del Ayuntamiento de Calatayud el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

Dicha documentación debió ser completada posteriormente y fue objeto de aclaraciones. Se aportó información adicional los días 7 y 21 de enero de 2026. No fue hasta esta última fecha en la que el expediente se consideró que estaba en condiciones de ser sometido a análisis a efectos de lo previsto en el artículo 333 de la LCSP².

Actualmente, el servicio de transporte colectivo urbano se presta mediante un régimen de concesión administrativa que se encuentra prorrogado.

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 Calatayud, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

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

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente los días 7 y 21 de enero de 2026 a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

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

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

- **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 Calatayud resulta formalmente admisible.

3. Elementos esenciales del contrato de concesión

El **objeto** de este contrato es la gestión y explotación del servicio de transporte colectivo, público y urbano de viajeros de Calatayud. La prestación del servicio se enmarca en la modalidad de gestión indirecta, por la vía de un contrato de concesión de servicios de transporte público de autobús urbano.

De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas, la prestación del servicio incluye todas las actividades necesarias para garantizar el funcionamiento operativo del transporte urbano. El concesionario debe ejecutar los itinerarios, frecuencias y expediciones de cada línea, respetando el calendario anual establecido, así como organizar los turnos y asignar el personal y vehículos necesarios para asegurar que todas las expediciones se realizan conforme a los horarios definidos. El servicio se estructuraba inicialmente en una única línea que prestaba el servicio a modo de circular, y el Ayuntamiento propone reajustar el servicio dividiéndolo en **cuatro líneas urbanas**, que conecten los principales equipamientos públicos, centros educativos, sanitarios y zonas residenciales del municipio, y que pueden resumirse del siguiente modo:

- **Línea 1. Estación de Autobuses – Hospital – Estación de Autobuses**, eje principal del sistema, con servicio diario durante todo el año y mayor volumen de expediciones, incluyendo prolongaciones estacionales a la Ciudad Deportiva.
- **Línea 2. Estación de Autobuses – C.P. Salvador Minguijón – Estación de Autobuses**, orientada al transporte escolar urbano, operativa los días laborables durante el periodo lectivo.
- **Línea 3. Estación de Autobuses – Residencia – Estación de Autobuses**, de carácter social, destinada principalmente a atender a personas mayores y usuarios de la residencia.
- **Línea 4. Estación de Autobuses – Cementerio – Estación de Autobuses**, con servicio específico y frecuencias reducidas en determinados días y fechas señaladas.

Asimismo, será responsabilidad del concesionario mantener actualizada la información a los usuarios en paradas, vehículos y canales digitales, gestionar la atención al público, la tramitación de incidencias y reclamaciones y la administración de objetos perdidos. Del mismo modo, deberá realizar el mantenimiento, limpieza y reparación de la flota, gestionar los residuos derivados de estas operaciones y disponer de instalaciones adecuadas para el estacionamiento de los vehículos, taller y oficinas. Finalmente, el concesionario deberá garantizar la operatividad de los sistemas tecnológicos del servicio, incluyendo el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el sistema de emisión, validación y cobro de billetes, asegurando su correcto funcionamiento, mantenimiento y actualización durante toda la duración de la concesión.

Según el PCAP, remitido por la Administración, la duración del contrato de concesión para los servicios de autobús 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) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo³.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 1.765.750,00 euros⁴.

Por otro lado, el **valor estimado (VE)** de este contrato es de **3.288.391,68**⁵ euros (IVA no incluido). Dicha cuantía y su desglose se refleja por el Ayuntamiento en el PCAP del siguiente modo:

Importe de licitación	Ingresos por Tarifas y Publicidad	Modificaciones previstas	TOTAL VALOR ESTIMADO (IVA excluido)
974.576,40	1.765.750,00	548.065,28	3.288.391,68

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y sin división en lotes. No se encuentra sujeto a regulación armonizada, según lo establecido en el artículo 19.2 de la LCSP.

³ 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”.

⁴ Importe recogido en la última versión del PCAP. Esta Oficina recomienda revisar el cálculo del PBL conforme al artículo 100 de la LCSP y las consideraciones contenidas en este informe.

⁵ Importe recogido en la última versión del PCAP. Esta Oficina recomienda revisar el cálculo del VEC de acuerdo a las consideraciones recogidas en este informe.

Por otra parte, al objeto del contrato le corresponde la siguiente codificación en la Nomenclatura de vocabulario común de contratación pública, CPV⁶:

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

Los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, que se aplicará a las tarifas unitarias a abonar por los usuarios y a la compensación por obligación del servicio público (COSP) atendiendo a la fórmula número 8 (transporte en microbús sin uso de estación) contemplada en el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera:

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

- Siendo:
 - **K_t**: Coeficiente de actualización
 - **PR**: Costes de Personal de Conducción
 - **MP**: Costes de Mantenimiento de vehículos – mano de obra
 - **MR**: Costes de Mantenimiento de vehículos – repuestos
 - **N**: Costes de Neumáticos
 - **G**: Costes de Gasóleo de Automoción

4. Escenario base de la Administración

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:

- 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.
- El contrato no se divide en lotes.
- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario en activos necesarios para la realización del servicio.

⁶ 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.

- Las estimaciones de demanda se han efectuado considerando la evolución histórica del servicio en condiciones comparables a las previstas y aplicando criterios de prudencia y estabilidad en la proyección, sin incorporar crecimientos significativos a lo largo del periodo concesional.
- Los ingresos del concesionario proceden, por un lado, de los **ingresos derivados de la aplicación de las tarifas** a los usuarios del servicio, cuya cuantía es **variable** en función de la demanda efectiva registrada. Las tarifas son fijadas por el Ayuntamiento y su actualización se realiza conforme a la fórmula de revisión de precios prevista en los pliegos.
- Por otro lado, la **aportación pública monetaria** constituye los ingresos **fijos** del concesionario. Su importe máximo se calcula como la diferencia entre costes operativos de prestación del servicio y los ingresos de explotación previstos, con el fin de mantener el equilibrio económico de la concesión. Su evolución durante la concesión se encuentra sujeta a la fórmula de revisión de precios establecida en los pliegos y podrá ser ofertada a la baja en la licitación.
- Asimismo, se consideran los ingresos procedentes de la explotación de la publicidad en los vehículos adscritos al servicio.
- El componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales son los costes de personal, que representan el 60,12% del total de dichos costes.
- La tasa de descuento utilizada por el Ayuntamiento es del 5,19%⁷.
- El resumen de los parámetros económico-financieros resultantes de la concesión planteada por el Ayuntamiento de Calatayud son los siguientes:

Concepto	
Ingresos	2.949.901,27 €
Costes de explotación	2.494.015,85 €
Margen bruto (Resultado operativo)	455.885,42 €
Rentabilidad operativa	15,45%
Valor Actual Neto (VAN) (€)	20.213,16 €
Tasa Interna de Retorno (TIR)	6,44%

Tabla 2. Escenario base de la Administración

⁷ Esta tasa ha sido utilizada por el Ayuntamiento para su escenario base. Esta tasa será modificada por esta Oficina en el apartado 4.1. de este informe.

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

A partir del estudio de los elementos que se contienen en el proyecto de contratación presentado por el Ayuntamiento de Calatayud, esta Oficina ha elaborado un análisis técnico de carácter fundamentalmente económico-financiero.

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 informe⁸.

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 el artículo 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 razonabilidad de la rentabilidad conforme al riesgo asumido por el concesionario.

El informe finaliza con un apartado de conclusiones y recomendaciones.

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

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Ingresos y sistema de retribución al contratista

1.1. Calidad de la previsión de demanda

La previsión de usuarios del servicio de transporte colectivo urbano ha sido elaborada por el Ayuntamiento a partir de los **datos históricos** de utilización del servicio y de las **proyecciones demográficas oficiales**.

En relación con los datos históricos de utilización del servicio, el Ayuntamiento ha utilizado como referencia los datos reales del servicio de los últimos diez años, ajustándolos para eliminar distorsiones generadas por servicios extraordinarios y factores coyunturales.

En cuanto al número de usos registrados entre **2015 y 2024** proporcionados por el Ayuntamiento se muestran en la siguiente tabla:

Año	Usuarios
2015	121.892
2016	122.249
2017	119.366
2018	116.744
2019	114.889
2020	63.818
2021	64.453
2022	77.708
2023	89.135
2024	101.412

Tabla 3. Demanda histórica (viajeros anuales)

Estos datos muestran que la evolución histórica de la demanda ha experimentado ciertas variaciones durante los años anteriores a la pandemia, una caída drástica durante la pandemia, seguida de un incremento significativo y mantenido tras ésta, aunque sin recuperar los niveles previos a 2020.

En relación con los usos del servicio, el Ayuntamiento ha calculado, para todo el periodo **2015-2024**, un promedio de **4,97 usos anuales por habitante empadronado**, valor que se ha redondeado a **5 desplazamientos por habitante y año** a efectos de la estimación de la demanda.

Por otro lado, el Ayuntamiento ha utilizado la proyección de población para el periodo 2024-2039 elaborada por el Instituto Aragonés de Estadística (IAEST), incluida en el sistema estadístico oficial de la Comunidad Autónoma de Aragón. Dicho estudio prevé para el conjunto de Aragón un **incremento acumulado de**

población del 7,70% en quince años, derivado de un saldo migratorio positivo que compensa un saldo vegetativo negativo. Este crecimiento equivale a una tasa media anual aproximada del **0,57%**, que han considerado razonable para aplicar al municipio de Calatayud por su carácter semiurbano y su función como núcleo comarcal con actividad comercial, industrial y administrativa estable.

En consecuencia, la proyección de demanda del servicio se ha obtenido aplicando dicho incremento anual a la población empadronada de partida y multiplicando por la media de **5 usos anuales por habitante**, obteniéndose una previsión de viajeros moderadamente creciente a lo largo del periodo concesional.

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Población estimada	20.273	20.389	20.506	20.623	20.741
Incremento interanual (%)		0,5722%	0,5719%	0,5725%	0,5722%
Usos anuales por habitante		5,00	5,00	5,00	5,00
Total usuarios	101.367	101.947	102.530	103.117	103.707
Concepto	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Población estimada	20.860	20.979	21.099	21.220	21.342
Incremento interanual (%)	0,5718%	0,5724%	0,5720%	0,5725%	0,5721%
Usos anuales por habitante	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Total usuarios	104.300	104.897	105.497	106.101	106.708

Tabla 4. Proyección de la demanda de usos por viajeros para todo el periodo concesional

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina considera suficiente la metodología utilizada por el Ayuntamiento para efectuar la estimación de la demanda.

1.2. Análisis de la estimación de ingresos

Del examen de la documentación incorporada al expediente objeto de estudio, el concesionario tendrá las siguientes fuentes de ingresos:

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

Son los ingresos previstos por la aplicación de las tarifas aprobadas por el Ayuntamiento de Calatayud y abonadas por los usuarios estimados de las distintas líneas de autobús. Los títulos y tarifas permanecerían constantes durante la duración de la concesión, salvo la aplicación del resultado de la fórmula de revisión de precios.

Con el fin de realizar la estimación de los ingresos tarifarios a lo largo del periodo concesional, el Ayuntamiento ha facilitado las tarifas vigentes del servicio, establecidas en la Ordenanza reguladora de la prestación patrimonial de carácter público no tributaria del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros en autobús de Calatayud. Dichas tarifas corresponden al precio del billete sencillo y a las distintas modalidades de bonos en vigor, y constituyen la base para el cálculo de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

Las tarifas vigentes contemplan 3 modalidades de pago: billetes sencillos, bonos multiviaje y bonos sociales. De acuerdo con la información contenida en el Estudio de Viabilidad, en base al análisis de la recaudación histórica y sopesando las diferentes modalidades de pago, el ingreso medio real por cada uso equivale al 84% del precio del billete sencillo, porcentaje que, según informa el Ayuntamiento, se ha mantenido estable en el tiempo. En consecuencia, los ingresos por este concepto en el modelo propuesto por el Ayuntamiento se han estimado aplicando a la demanda prevista, el precio del billete sencillo con un **coeficiente corrector del 0,84**.

Las tarifas aprobadas por el Ayuntamiento y aplicables en el inicio de la concesión son las siguientes:

Tarifas	Base imponible	IVA (10%)	Total
Billete sencillo	1,09	0,11	1,20
Bono multiviaje (10 viajes)	9,82	0,98	10,80
Bono social (10 viajes)	8,18	0,82	9,00

Tabla 5. Tarifas (€) aplicadas en el inicio de la concesión

Para la estimación de los ingresos tarifarios, el Ayuntamiento aplica el coeficiente de ingreso medio (0,84) al precio del billete sencillo sin IVA (1,09 €), y se obtiene una tarifa media por uso en el primer año de la concesión de 0,92 €, valor que se emplea como referencia para el cálculo de los ingresos tarifarios del año 1. A esta tarifa media se aplicará la fórmula de revisión de precios, de acuerdo con lo establecido en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares (PCAP).

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda del servicio y la tarifa media estimada, los ingresos tarifarios previstos para el **todo el periodo concesional** son los que se detallan en la tabla siguiente:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Usos totales	101.367	101.947	102.530	103.117	103.707
Evolución precio del billete	0,92	0,93	0,94	0,95	0,96
Ingresos por viajeros	93.257,64	94.810,71	96.378,20	97.961,15	99.558,72
	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Usos totales	104.300	104.897	105.497	106.101	106.708
Evolución precio del billete	0,97	0,98	1,00	1,02	1,04
Ingresos por viajeros	101.171,00	102.799,06	105.497,00	108.223,02	110.976,32

Tabla 6. Ingresos tarifarios durante el periodo concesional

- Aportación pública monetaria**

La aportación pública es una compensación calculada como la diferencia entre los costes de prestación del servicio y los ingresos de explotación previstos, con el fin de mantener el equilibrio económico de la concesión, según se desprende de la documentación del expediente. A esta aportación se le aplicará la fórmula de revisión de precios contemplada en los Pliegos.

Con estas premisas, el Ayuntamiento ha calculado que la aportación pública necesaria para garantizar la viabilidad económico-financiera del contrato asciende a **176.575,00 €** para el **primer año de la concesión**.

En aplicación de la fórmula de la revisión de precios y la evolución prevista de los costes, se obtiene un valor de K_t del 1,54%, que aplicado a la aportación pública del primer año, ofrece las siguientes cuantías para todo el periodo concesional:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
176.575,00	179.294,26	182.055,39	184.859,04	187.705,87
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
190.596,54	193.531,73	196.512,11	199.538,40	202.611,29

Tabla 7. Evolución de la aportación pública durante todo el periodo concesional

- Otros ingresos**

El Ayuntamiento ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos adicionales en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos adscritos al servicio. Esta estimación se ha realizado a partir de la información facilitada por la concesión actualmente vigente, de la que ha deducido el Ayuntamiento una cuantía de 350 euros al mes por vehículo,

lo que suponen **4.200 euros anuales**. Dado el carácter estable y no vinculado directamente a la demanda del servicio de transporte, el solicitante considera razonable mantener esta previsión como ingreso anual de referencia para el conjunto del periodo concesional, aplicando sobre dicho importe una crecimiento anual del 2,00%.

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
4.200,00	4.284,00	4.369,68	4.457,07	4.546,22
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
4.637,14	4.729,88	4.824,48	4.920,97	5.019,39

Tabla 8. Evolución de los ingresos por publicidad durante todo el periodo concesional

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario durante los 10 años de duración de la concesión se recogen en la tabla siguiente:

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Ingresos tarifarios	93.257,64	94.810,71	96.378,20	97.961,15	99.558,72
Publicidad	4.200,00	4.284,00	4.369,68	4.457,07	4.546,22
Aportación municipal	176.575,00	179.294,26	182.055,39	184.859,04	187.705,87
Ingresos totales	274.032,64	278.388,97	282.803,27	287.277,26	291.810,80
Concepto	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Ingresos tarifarios	101.171,00	102.799,06	105.497,00	108.223,02	110.976,32
Publicidad	4.637,14	4.729,88	4.824,48	4.920,97	5.019,39
Aportación municipal	190.596,54	193.531,73	196.512,11	199.538,40	202.611,29
Ingresos totales	296.404,68	301.060,67	306.833,59	312.682,39	318.607,00

Tabla 9. Ingresos totales del concesionario

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

2. Inversiones

La concesión del servicio de transporte urbano objeto de análisis exige la realización de una inversión inicial obligatoria por parte del concesionario, necesaria para garantizar la correcta prestación del servicio desde el inicio del contrato. La inversión se concentra íntegramente en la **adquisición del material móvil**, es decir, de los autobuses urbanos que prestarán servicio en las distintas líneas proyectadas.

El concesionario deberá acometer al inicio del contrato la compra de los vehículos necesarios para el transporte de viajeros, que el Ayuntamiento ha estimado en 2 vehículos con las siguientes características:

- **Vehículo tipo 1:** Con capacidad para 10 plazas sentadas, 20 plazas de pie y 1 plaza para personas con movilidad reducida.
- **Vehículo tipo 2:** Con capacidad para 21 plazas sentadas, 39 plazas de pie y 1 plaza para personas con movilidad reducida.

Los importes estimados para esta inversión inicial para los dos vehículos, son los siguientes:

Inversión	Cantidad
Vehículo 1	157.800,00
Vehículo 2	170.850,00
Inversión Total	328.650,00

Tabla 10. Inversión realizada al principio del periodo concesional

Esta inversión se amortiza linealmente en el periodo concesional no contemplándose valor residual de los vehículos al final del periodo concesional.

3. Estimación de costes

En cuanto a la **estructura de costes soportados por el concesionario**, según la información aportada por el Ayuntamiento, 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, es decir, el personal de conducción necesario para atender todas las líneas incluidas en el contrato, por lo que en este sentido solo se ha considerado como una única categoría profesional la de “conductor”. Para determinar este coste se parte de los valores económicos establecidos en el Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Viajeros por Carretera de Zaragoza y del volumen real de horas de servicio que debe prestarse anualmente. El convenio considera diferente salario para días laborales y para días festivos.

La retribución anual para esta **categoría de conductor**, fijado por el Convenio es de **36.106,86 €** para 2026, importe que integra el salario base, pagas extraordinarias, pluses, complementos y cargas sociales asumidas por la empresa para días laborales. El desglose se muestra la siguiente tabla:

Coste por día trabajo	€/ud	Uds	€/año
Salario Base anual	53,18	365,00	19.410,70
Paga Julio	53,18	30,00	1.595,40
Paga Navidad	53,18	30,00	1.595,40
Paga marzo	53,18	30,00	1.595,40
Plus vacaciones (Art. 9)	10,00	31,00	310,00
Plus perceptor (Art. 19)	6,27	222,00	1.391,94
Plus quebranto moneda (Art. 20)	1,89	222,00	419,58
Bruto anual			26.318,42
Cargas sociales (36,60%)			9.632,54
Vestuario			155,90
Coste empresa anual			36.106,86

Tabla 11. Tabla salarial para el año 2026. (Grupo II: Conductor, días laborales)

Teniendo en cuenta este coste anual fijado por el Convenio, establecido en 36.106,86 € por conductor, el Ayuntamiento ha determinado en primer lugar la jornada efectiva anual en **día laboral**, es decir, el número de días y horas realmente trabajables una vez descontados descansos, vacaciones, permisos y el 4 % de absentismo previsto en el propio Convenio. Tras aplicar estos factores, el número de días laborales anuales efectivos asciende a 213,12 y de ahí, aplicando 8 horas al día, el número de horas efectiva de trabajo queda fijado en 1.704,96 horas/año, lo que arroja un coste de 21,18 €/hora.

A partir de esta jornada efectiva, el Ayuntamiento obtiene el **coste por hora ordinaria de trabajo**, mediante la división del coste anual por conductor entre el número de horas efectivas anuales. Este valor constituye la base para la imputación de los costes de personal asociados a la explotación ordinaria del servicio.

Por otro lado, en relación con el trabajo en **días festivos**, el Convenio establece **204,57 horas anuales** con una retribución por hora en día festivo de **25,57 €/hora**, conforme a lo previsto en el artículo 17 del Convenio.

Inversión	Cantidad
Coste por hora ordinario	21,18
Coste por hora día festivo (por hora)	25,57

Tabla 12. Costes (€) por hora ordinaria y festiva

Con estos valores unitarios, el cálculo del coste de personal lo realiza el Ayuntamiento aplicándolos al número real de horas de servicio anuales (horas ordinarias u horas festivas), atendiendo a la distribución del servicio por días laborables, sábados, domingos, festivos y días especiales como Navidad, Año Nuevo o el 1 de noviembre, cuando corresponde, y aplicando los costes unitarios antes descritos, obteniéndose los siguientes costes:

Líneas	horas	Coste por hora (€/h)	Importe (€)
Línea 1 – Hospital (lunes-sábados)	4.559,75	21,18	96.575,51
Línea 1 – Hospital (Domingos y Festivos)	859,33	25,57	21.973,07
Total horas Línea 1 – Hospital	5.419,08	-	118.548,66
Línea 2 – Colegio (regulares)	445,50	21,18	9.435,69
Línea 3 – Residencia (regulares)	220,50	21,18	4.670,19
Línea 4 – Cementerio (regulares)	210,00	21,18	4.447,80
Línea 4 – Cementerio (1 de noviembre)	4,50	25,57	115,07
Total horas Línea 4 – Cementerio	214,50	-	4.562,87
Total	6.299,58	-	137.217,41

Tabla 13. Costes (€) de personal para el año 2026

La suma de estos importes representa el coste total del personal de conducción para 2026, que asciende a 137.217,41 €.

Dado que el Convenio de aplicación no contempla el incremento salarial en los próximos años, han considerado un incremento anual del 2,00% en estos costes. En consecuencia, los costes de personal para todo el periodo concesional son los siguientes:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
137.217,41	139.961,76	142.760,99	145.616,21	148.528,54
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
151.499,11	154.529,09	157.619,67	160.772,07	163.987,51

Tabla 14. Costes (€) de personal durante todo el periodo concesional

Únicamente se ha corregido el dato proporcionado por el Ayuntamiento para el año 6, por contener una errata en el cálculo de ese dato en el modelo presentado por el mismo.

- **Adquisición de mercaderías y materiales.** Incluye la adquisición de todos los materiales necesarios para la correcta explotación y mantenimiento de los vehículos adscritos al servicio de transporte urbano. En particular, comprende la compra de **neumáticos, repuestos mecánicos y eléctricos, lubricantes, filtros, baterías y otros consumibles**, cuya reposición resulta imprescindible para garantizar la seguridad, fiabilidad y continuidad del servicio. Para el primer año de la concesión se han estimado las siguientes cuantías, considerando el Ayuntamiento que estos conceptos se darán en todos los años de la concesión:

Concepto	Cantidad
Neumáticos	5.222,40 €
Repuestos	20.376,00 €
Adquisición de mercaderías y materiales	25.598,40 €

Tabla 15. Costes (€) de adquisición de mercaderías y materiales en el primer año de la concesión

La estimación de estos costes se ha realizado siguiendo los criterios del **Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar**, tomando como referencia el supuesto de microbús de 10 a 25 plazas y adaptando las ratios de consumo y reposición a las condiciones específicas del transporte urbano, caracterizadas por un mayor número de paradas, arranques y desgaste mecánico. Los importes correspondientes al primer año de la concesión se han calculado conforme a dichas ratios y se actualizan anualmente aplicando una tasa de incremento del 2,00%, en línea con la metodología general del estudio de viabilidad. Los costes por estos conceptos para toda la concesión son:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
25.598,40	26.110,37	26.632,58	27.165,23	27.708,53
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
28.262,70	28.827,96	29.404,52	29.992,61	30.592,46

Tabla 16. Costes (€) de adquisición de mercaderías y materiales durante el periodo concesional

- **Suministro de energía, gas, combustible y agua.** Incluye costes asociados a los consumos energéticos necesarios para la prestación del servicio, incluyendo fundamentalmente el combustible diésel y urea, utilizados por los vehículos, así como los consumos de electricidad, agua y otros suministros vinculados al funcionamiento de las instalaciones. El Ayuntamiento ha estimado estos costes siguiendo los criterios del **Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar**, tomando como referencia el supuesto de un microbús de 10 a 25 plazas y adaptando las ratios de consumo y reposición a las características de consumo de transporte urbano.

El Ayuntamiento ha realizado el cálculo del coste del combustible a partir de un precio base de 1,19 €/litro sin IVA para el año 2026, valor coherente con los precios medios recientes y con la información publicada por el INE para la clase “Carburantes y lubricantes para vehículos personales”. Asimismo, ha tenido en cuenta un consumo medio de 25 litros cada 100 km, superior al consumo del transporte interurbano, debido a las condiciones de explotación propias del transporte urbano.

Concepto	Precio unitario	Unidades	Coste año 1
Combustible	1,19	25.509,00	30.355,71
Lubricantes	1,00	1.800,00	1.800,00
Energía	200,00	12,00	2.400,00
Agua	100,00	12,00	1.200,00
Total			35.755,71

Tabla 17. Costes (€) de suministro de energía, gas, combustible y agua en el primer año de la concesión

Para el conjunto de los suministros energéticos se ha previsto una evolución anual del 2,00%, de acuerdo con las previsiones consideradas en el estudio de viabilidad, obteniéndose los siguientes valores para todo el periodo concesional:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
35.755,71	36.470,82	37.200,24	37.944,25	38.703,13
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
39.477,19	40.266,74	41.072,07	41.893,51	42.731,38

Tabla 18. Costes (€) de suministro de energía, gas, combustible y agua durante el periodo concesional

- **Alquileres.** Se incluyen los costes derivados del arrendamiento de las instalaciones necesarias para la correcta prestación del servicio, tales como la cochera o nave de estacionamiento de los vehículos, oficinas de gestión y atención al usuario, espacios para vestuarios y áreas de descanso del personal, así como dependencias auxiliares para almacenamiento de repuestos y equipos.

El coste anual del alquiler lo han estimado conforme a precios de mercado de naves e instalaciones de características similares en el entorno del municipio. A lo largo del periodo concesional, estos costes se actualizan mediante la aplicación de una tasa de incremento anual del 2,00%, en coherencia con el resto de partidas del estudio económico-financiero.

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
10.200,00	10.404,00	10.612,08	10.824,32	11.040,81
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
11.261,62	11.486,86	11.716,59	11.950,93	12.189,94

Tabla 19. Costes (€) en alquileres durante el periodo concesional

- **Costes de mantenimiento y seguros.** Engloba los gastos de mantenimiento preventivo y correctivo tanto de los vehículos como de las instalaciones, incluyendo revisiones periódicas, reparaciones, inspecciones técnicas, limpieza y conservación de los equipos, así como los seguros directamente vinculados a la explotación, tales como los seguros de los vehículos y otras pólizas operativas.

La estimación de estos costes se ha realizado a partir de la información histórica de la concesión vigente y de las referencias del **Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros**, adaptadas a la intensidad de uso del servicio urbano, caracterizada por un elevado número de horas de funcionamiento anual y un mayor desgaste de los componentes. Los importes calculados para el primer año se consideran representativos de un escenario de explotación normal y se actualizan anualmente aplicando una variación del 2,00%, conforme a las hipótesis macroeconómicas del estudio de viabilidad.

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
12.164,00	12.407,28	12.655,43	12.908,53	13.166,70
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
13.430,04	13.698,64	13.972,61	14.252,06	14.537,11

Tabla 20. Costes (€) de mantenimiento y seguros durante el periodo concesional

- **Gastos generales.** Representan los costes de estructura del concesionario que no pueden imputarse directamente a una partida concreta, pero que resultan indispensables para el funcionamiento de la actividad. Incluyen, entre otros, los gastos de administración, gestión económica y contable, dirección y supervisión del servicio, compras, gestión de personal, prevención de riesgos laborales, mantenimiento de las garantías contractuales y otros costes indirectos.

De conformidad con lo establecido en el estudio de viabilidad y en los pliegos, el Ayuntamiento ha estimado esta partida como un **3,30% del conjunto de los costes directos de explotación**. Este porcentaje lo consideran razonable y proporcionado, atendiendo a la dimensión del servicio, al número de vehículos y personal adscrito, y a la estructura organizativa mínima necesaria para su correcta gestión, situándose además en línea con los valores habitualmente considerados en estudios económicos de servicios de transporte urbano de características similares. Para el periodo concesional, esta partida arroja los siguientes importes:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
7.290,87	7.436,69	7.585,42	7.737,13	7.891,87
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
8.049,71	8.210,71	8.374,92	8.542,42	8.713,27

Tabla 21. Costes (€) generales durante el periodo concesional

- **Otros costes.** El Ayuntamiento ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial. Esta Oficina ha excluido de la estructura de costes concesionales presentada por la Administración, a efectos de determinar los flujos de caja, los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

En base a todo lo anterior, la distribución de **costes totales** a lo largo de la concesión, según la información aportada por el Ayuntamiento contratante asciende a **2.499.015,32 €** para los 10 años que dura el periodo concesional.

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Personal	137.217,41	139.961,76	142.760,99	145.616,21	148.528,54
Adquisición de mercaderías y materiales	25.598,40	26.110,37	26.632,58	27.165,23	27.708,53
Suministro de energía, gas, combustible, agua, etc.	35.755,71	36.470,82	37.200,24	37.944,25	38.703,13
Alquileres	10.200,00	10.404,00	10.612,08	10.824,32	11.040,81
Costes de mantenimiento y seguros	12.164,00	12.407,28	12.655,43	12.908,53	13.166,70
Gastos Generales (3,30%)	7.290,87	7.436,69	7.585,42	7.737,13	7.891,87
Costes totales	228.226,39	232.790,92	237.446,74	242.195,67	247.039,59
Concepto	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
Personal	151.499,11	154.529,09	157.619,67	160.772,07	163.987,51
Adquisición de mercaderías y materiales	28.262,70	28.827,96	29.404,52	29.992,61	30.592,46
Suministro de energía, gas, combustible, agua, etc.	39.477,19	40.266,74	41.072,07	41.893,51	42.731,38
Alquileres	11.261,62	11.486,86	11.716,59	11.950,93	12.189,94
Costes de mantenimiento y seguros	13.430,04	13.698,64	13.972,61	14.252,06	14.537,11
Gastos Generales (3,30%)	8.049,71	8.210,71	8.374,92	8.542,42	8.713,27
Costes totales	251.980,38	257.019,99	262.160,39	267.403,59	272.751,67

Tabla 22. Costes (€) totales durante todo el periodo concesional

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

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

4.1. Análisis de la tasa de descuento

Se ha efectuado el cálculo de la tasa de descuento según lo establecido en el artículo 10.2.b del RD 55/2017. De acuerdo con dicho precepto la tasa de descuento aplicable será del 5,23%.

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)					
ago-25	sep-25	oct-25	nov-25	dic-25	ene-26
3,26	3,27	3,15	3,18	3,27	3,27
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,23%

Tabla 23. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

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

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

En base al citado Reglamento, el Ayuntamiento 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.⁹

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

En relación con este precepto, hay que señalar que la disposición final segunda de la propia Ley no constituye legislación básica, salvo en los casos en los que se trate de transporte que discorra por más de una comunidad autónoma.

A este respecto, en el ámbito de la **Comunidad Autónoma de Aragón**, la **Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón**, que regula el transporte público urbano de viajeros y **no establece un criterio específico distinto en relación con la duración de los contratos.**

En consecuencia, 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.

⁹ 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”*.

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

5. Resultado del análisis realizado por la ONE

En este apartado se va a estudiar el escenario base ajustado por esta oficina, bajo las hipótesis que se han detallado, se abordará el estudio del punto muerto y finalmente se realizará un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del proyecto.

5.1. Escenario Base Ajustado

Tomando en consideración las premisas que se han ido describiendo en el apartado anterior, se muestran los aspectos más relevantes del escenario base ajustado por esta Oficina que ya han sido desarrollados y que se resumen a continuación:

- 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 y que actualmente se sitúa en el 5,23%.
- Según se ha recogido anteriormente, se ha corregido una errata en la partida de gastos generales del año 6.

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-financieros¹⁰ que se resumen en la siguiente tabla y cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV:

¹⁰ La tasa de descuento aplicada para su cálculo se ha determinado en el apartado 4.1 del presente informe.

450.885,95	RESULTADO OPERATIVO
15,28%	RENTABILIDAD OPERATIVA
15.858,09	VAN
10 AÑOS	PAY-BACK DESCONTADO
4,14%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
6,22%	TIR

Tabla 24. Resultados del Escenario Base Ajustado

5.2. 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 partido de las hipótesis de demanda estimadas por el Ayuntamiento, llegándose a la conclusión de que sería necesaria una **disminución de la demanda de usuarios del 2,07%** para que el VAN llegase a ser nulo y disminuciones mayores en los niveles de demanda supondrían no recuperar las inversiones realizadas.

5.3. 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 del escenario base de la Administración en función de las previsiones de ocupación planteadas por el propio Ayuntamiento, del escenario base ajustado por la Oficina, del punto muerto y de variaciones de demanda que se contemplan en diferentes escenarios alternativos.

Esta Oficina plantea tres escenarios alternativos, que se resumen a continuación:

- **Escenario pesimista.** Este escenario se plantea con una demanda inferior a la prevista en el escenario base de la Administración. El escenario considera una demanda inferior del primer año, de manera que, con el crecimiento previsto por el Ayuntamiento (0,527%, la demanda alcanzaría, en el último año de la concesión, la demanda prevista en el escenario base de la Administración para el primer año. Resulta así una caída de la demanda en **el primer año del 5,27%**.

- **Escenario optimista 1.** En este escenario se ha considerado una demanda de partida similar a la **registrada en el año 2019**, manteniendo el incremento anual de la demanda del escenario base para todo el periodo concesional. Esta cifra supone un aumento de la demanda del **13,34 %** para el **primer año del periodo concesional**.
- **Escenario optimista 2.** Para el análisis de este escenario, se ha considerado la demanda del **año 2016**, ejercicio en el que se registró el nivel más alto de utilización del servicio en la última década, y aplicando el crecimiento estimado en el escenario base por el Ayuntamiento. Este escenario supone un incremento del **20,60 %** de la demanda.

La evolución de la demanda histórica y la contemplada en estos escenarios se muestra en la siguiente gráfica:

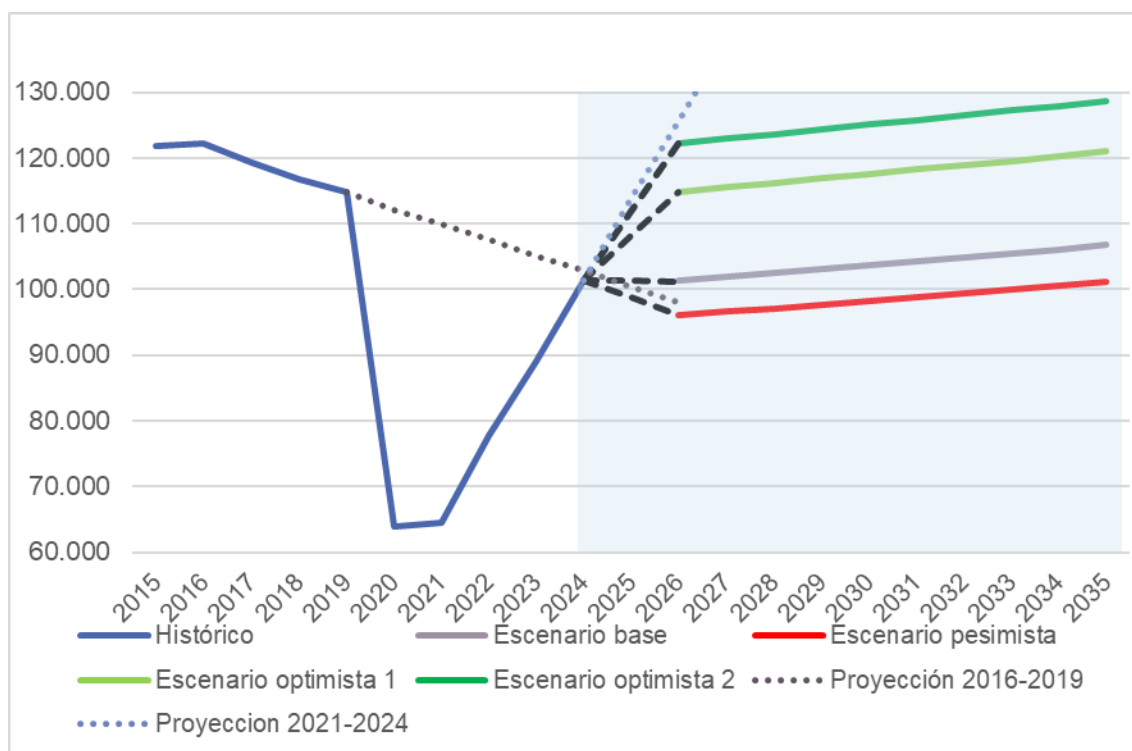


Gráfico 1. Histórico y proyecciones de demanda

Y los datos económicos más relevantes de los escenarios considerados son los siguientes:

Escenarios	Variación de la demanda	TIR	VAN	PRI
Escenario pesimista	-5,27%	3,65%	- 24.485,48	
Escenario Punto muerto	-2,07%	5,23%	0,00	
Escenario Base Ajustado	0,00%	6,22%	15.858,09	10 AÑOS
Escenario optimista 1	13,34%	12,10%	117.997,35	7 AÑOS
Escenario optimista 2	20,60%	15,03%	173.591,57	

Tabla 25. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

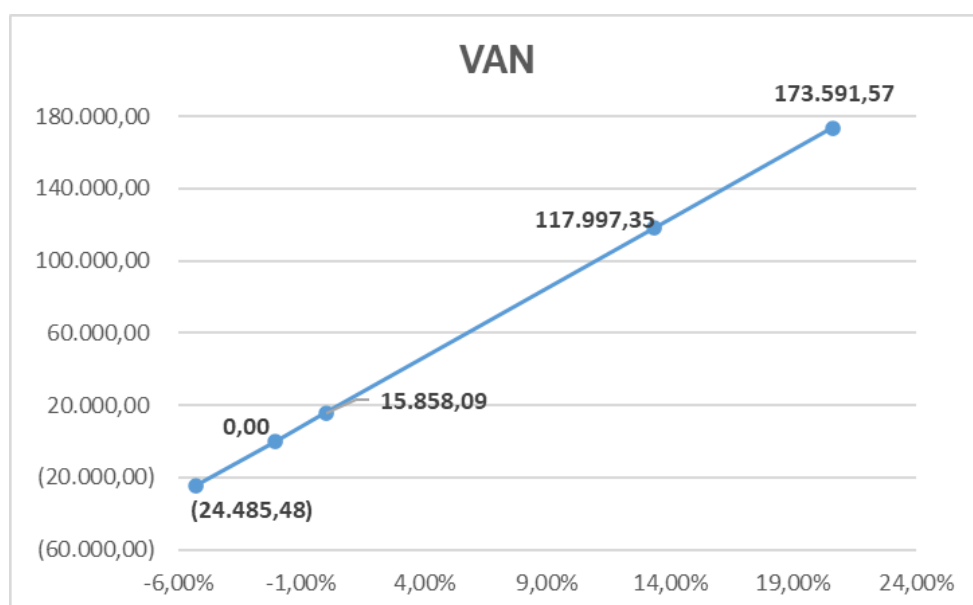


Gráfico 2. Sensibilidad del VAN ante variaciones en la demanda

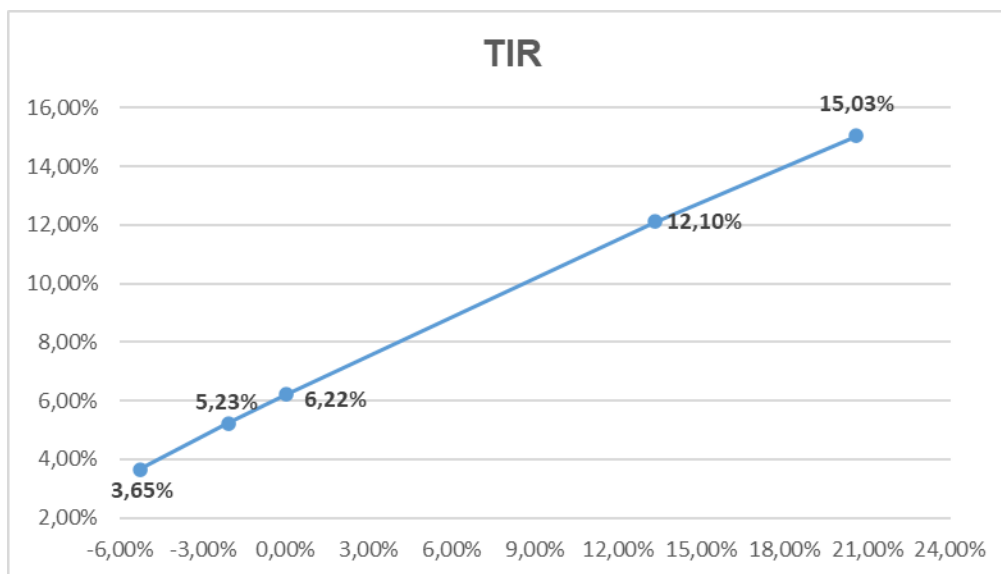


Gráfico 3. Sensibilidad de la TIR ante variaciones en la demanda

En las tablas y gráficos anteriores se observa la posible repercusión que tendría en la TIR y el VAN 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 usos del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto (2,07% de los ingresos variables) puede considerarse que tienen una posibilidad significativa de producirse a la vista de los datos de demanda reales en años previos.

6. 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 subvención¹¹, 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 fija y de origen público, representando el 65,74% mientras que el resto (34,26%) serán variables ligados a la demanda del servicio. Por su parte los costes se han considerado fijos en su totalidad dado que el servicio se tendrá que prestar en las mismas condiciones establecidas en los pliegos, con los recorridos y frecuencias fijadas, independientemente de la demanda del servicio.
- En cuanto a las **inversiones** que el concesionario tiene obligación de efectuar, deben realizarse en el primer año del contrato.

¹¹ Compensación por obligación del servicio público (COSP).

- Del **análisis de los escenarios base ajustado y de punto muerto**, se observa que, con una disminución anual del volumen de usos de 2,07% sobre el escenario base ajustado, el concesionario no alcanzaría a recuperar la inversión realizada. Esta disminución del número de usos puede producirse dada la modificación de los recorridos del servicio, que actualmente se presta en una sola línea y que el nuevo contrato contempla sustituir por 4 nuevas líneas. Esta modificación puede traer consigo incertidumbre en el número de usos realizados por parte de los usuarios.
- En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo de **incremento de costes**, aunque los pliegos contemplan un mecanismo de revisión de precios, este no compensa la totalidad de las posibles desviaciones producidas en los costes. En este sentido, por ejemplo, los costes de personal tienen su propia limitación en el mecanismo de revisión de precios y, además, el 23% de la estructura de costes no será 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 elección del contrato de concesión para la prestación del servicio 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.

7. 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. Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en el precio ofertado por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes.

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

Bajadas aportación	TIR concesionario	VAN Concesionario
0,00%	6,22%	15.858,09
1,10%	5,23%	0,00
3,50%	2,99%	-34.419,80
5,00%	1,51%	-55.967,47

Tabla 26. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

Observando la tabla anterior, se puede comprobar que con una disminución del precio base de licitación del **1,10%**, 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, 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 el siguiente gráfico.

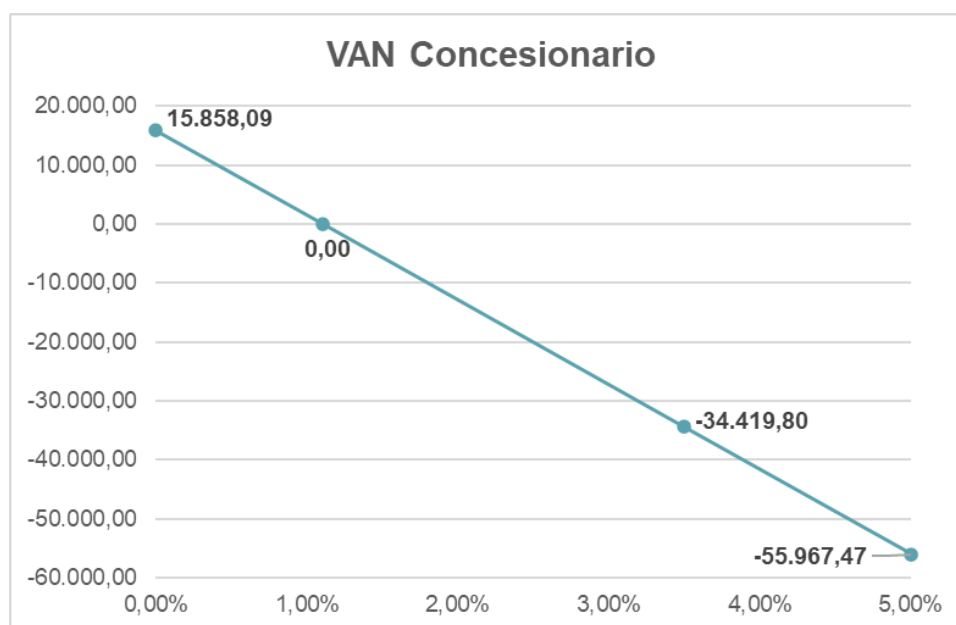


Gráfico 4. Sensibilidad del VAN ante la disminución de la aportación pública

V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el análisis efectuado, procede realizar la evaluación de la razonabilidad de la rentabilidad relacionada con el nivel de riesgo que deberá asumir el concesionario.

El proyecto se ha evaluado en términos de TIR, alcanzando un porcentaje del 6,22% en el escenario base ajustado para el período de duración de la concesión de 10 años.

Teniendo en cuenta la información obtenida en el análisis de sensibilidad de la rentabilidad, de acuerdo con los datos facilitados por el Ayuntamiento y los ajustes realizados por esta Oficina, la ejecución del proyecto concesional conforme a los escenarios evaluados podría situarse en un rango de entre el 3,65% y el 15,03% de tasa interna de retorno para el proyecto, encontrándose la rentabilidad del escenario base ajustado entre ambos valores.

Por otro lado, 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), y en concreto, los resultados de la ratio R10 (Resultado económico neto/Total activo), es la siguiente¹²:

¹² 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/>

Año	Q1	Q2	Q3
2015	-1,06	2,89	8,13
2016	-0,83	2,80	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	-5,60	1,00
2021	-3,68	2,12	8,84
2022	-2,06	3,31	10,31
2023	-0,03	5,64	14,09
2024	-0,48	5,41	13,46
Media últimos 10 años	-3,01	2,30	8,32
Media últimos 8 años sin 2020 y 2021	-1,40	3,31	9,17

Tabla 27. Ratio Sector de actividad (CNAE): Sector transporte. Fuente: Central de Balances del Banco de España

A la vista de la tabla anterior, la tasa interna de retorno del 6,22% que se ha obtenido en el análisis realizado del escenario base ajustado del proyecto, se sitúa entre el segundo y tercer cuartil en cada uno de los últimos 10 años disponibles y en la media de dicho periodo, respecto a este sector de actividad económica. Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Calatayud, 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.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

- En relación con la **documentación aportada** y las estimaciones tanto de demanda e ingresos como de costes, con las puntualizaciones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este documento, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- No existen objeciones al **plazo de 10 años de duración** 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 estatal.
- 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 Calatayud, se considera que **la rentabilidad económico-financiera del proyecto** y resto de indicadores económicos **se podrían entender razonablemente equilibrados 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 Calatayud.

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 **24 de noviembre** de 2025.
 - Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente. Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
 - Memoria explicativa del proyecto de contratación de la concesión de servicios.
 - Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
 - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas de este contrato.
 - Informe favorable de los servicios jurídicos del Ayuntamiento
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios
 - Informe ejecutivo.
 - Informe de la Junta Consultiva.
 - Recibo e instancia firmada.
2. Documentación adicional facilitada el día **7 de enero** de 2026.
 - Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
 - Memoria explicativa del proyecto corregida.
 - Informe jurídico revisado.
 - Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares modificado.
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios
3. Documentación adicional facilitada el día **21 de enero** de 2026
 - Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios
 - Memoria explicativa del proyecto corregida.
 - Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares modificado.
 - Informe jurídico pliegos ONE 10 años y Aclaraciones de Oficio.
 - Recibo e instancia firmada.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
100,00%	2.499.015,32	Costes Fijos	228.226,39	232.790,92	237.446,74	242.195,67	247.039,59
60,12%	1.502.492,36	Costes de personal	137.217,41	139.961,76	142.760,99	145.616,21	148.528,54
11,22%	280.295,34	Adquisición de mercaderías y materiales	25.598,40	26.110,37	26.632,58	27.165,23	27.708,53
15,67%	391.515,05	Suministro de energía, gas, combustible, agua, etc.	35.755,71	36.470,82	37.200,24	37.944,25	38.703,13
4,47%	111.687,15	Alquileres	10.200,00	10.404,00	10.612,08	10.824,32	11.040,81
5,33%	133.192,41	Costes de mantenimiento y seguros	12.164,00	12.407,28	12.655,43	12.908,53	13.166,70
3,19%	79.833,02	Gastos Generales (3,30%)	7.290,87	7.436,69	7.585,42	7.737,13	7.891,87
%	TOTAL	COSTES €	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	2.499.015,32	Costes Fijos	251.980,38	257.019,99	262.160,39	267.403,59	272.751,67
60,12%	1.502.492,36	Costes de personal	151.499,11	154.529,09	157.619,67	160.772,07	163.987,51
11,22%	280.295,34	Adquisición de mercaderías y materiales	28.262,70	28.827,96	29.404,52	29.992,61	30.592,46
15,67%	391.515,05	Suministro de energía, gas, combustible, agua, etc.	39.477,19	40.266,74	41.072,07	41.893,51	42.731,38
4,47%	111.687,15	Alquileres	11.261,62	11.486,86	11.716,59	11.950,93	12.189,94
5,33%	133.192,41	Costes de mantenimiento y seguros	13.430,04	13.698,64	13.972,61	14.252,06	14.537,11
3,19%	79.833,02	Gastos Generales (3,30%)	8.049,71	8.210,71	8.374,92	8.542,42	8.713,27

ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
100,00%	2.949.901,27	Ingresos totales	274.032,64	278.388,97	282.803,27	287.277,26	291.810,80
34,26%	1.010.632,82	Ingresos variables	93.257,64	94.810,71	96.378,20	97.961,15	99.558,72
34,26%	1.010.632,82	Ingresos tarifarios	93.257,64	94.810,71	96.378,20	97.961,15	99.558,72
65,74%	1.939.268,45	Ingresos fijos	180.775,00	183.578,26	186.425,07	189.316,11	192.252,08
64,18%	1.893.279,62	Aportación municipal (Ayuntamiento)	176.575,00	179.294,26	182.055,39	184.859,04	187.705,87
1,56%	45.988,83	Publicidad	4.200,00	4.284,00	4.369,68	4.457,07	4.546,22
%	TOTAL	INGRESOS €	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	2.949.901,27	Ingresos totales	296.404,68	301.060,67	306.833,59	312.682,39	318.607,00
34,26%	1.010.632,82	Ingresos variables	101.171,00	102.799,06	105.497,00	108.223,02	110.976,32
34,26%	1.010.632,82	Ingresos tarifarios	101.171,00	102.799,06	105.497,00	108.223,02	110.976,32
65,74%	1.939.268,45	Ingresos fijos	195.233,68	198.261,61	201.336,59	204.459,37	207.630,68
64,18%	1.893.279,62	Aportación municipal (Ayuntamiento)	190.596,54	193.531,73	196.512,11	199.538,40	202.611,29
1,56%	45.988,83	Publicidad	4.637,14	4.729,88	4.824,48	4.920,97	5.019,39

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%	2.949.901,27	Ingresos Previstos	0,00	274.032,64	278.388,97	282.803,27	287.277,26	291.810,80	296.404,68	301.060,67	306.833,59	312.682,39	318.607,00
34,26%	1.010.632,82	Ingresos Variables	0,00	93.257,64	94.810,71	96.378,20	97.961,15	99.558,72	101.171,00	102.799,06	105.497,00	108.223,02	110.976,32
65,74%	1.939.268,45	Ingresos Fijos	0,00	180.775,00	183.578,26	186.425,07	189.316,11	192.252,08	195.233,68	198.261,61	201.336,59	204.459,37	207.630,68
100,00%	-2.499.015,32	Costes Previstos	0,00	-228.226,39	-232.790,92	-237.446,74	-242.195,67	-247.039,59	-251.980,38	-257.019,99	-262.160,39	-267.403,59	-272.751,67
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-2.499.015,32	Costes Fijos	0,00	-228.226,39	-232.790,92	-237.446,74	-242.195,67	-247.039,59	-251.980,38	-257.019,99	-262.160,39	-267.403,59	-272.751,67
	450.885,95	Resultado operativo	0,00	45.806,25	45.598,04	45.356,53	45.081,59	44.771,22	44.424,30	44.040,68	44.673,21	45.278,80	45.855,34
	15,28%	Rentabilidad operativa		16,72%	16,38%	16,04%	15,69%	15,34%	14,99%	14,63%	14,56%	14,48%	14,39%
	-328.650,00	Amortización	0,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00	-32.865,00
	122.235,95	Resultado Operativo Neto	0,00	12.941,25	12.733,04	12.491,53	12.216,59	11.906,22	11.559,30	11.175,68	11.808,21	12.413,80	12.990,34
	4,14%	Rentabilidad Operativa Neta		4,72%	4,57%	4,42%	4,25%	4,08%	3,90%	3,71%	3,85%	3,97%	4,08%
	Tasa de Descuento:	5,23%											
	450.885,95	Flujos de caja Operativos	0,00	45.806,25	45.598,04	45.356,53	45.081,59	44.771,22	44.424,30	44.040,68	44.673,21	45.278,80	45.855,34
	-328.650,00	Inversiones	-328.650,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	122.235,95	Flujos de Caja con inversión	-328.650,00	45.806,25	45.598,04	45.356,53	45.081,59	44.771,22	44.424,30	44.040,68	44.673,21	45.278,80	45.855,34
	15.858,09	Flujos de Caja Descontados	-328.650,00	43.529,65	41.178,17	38.924,33	36.765,54	34.697,73	32.717,73	30.823,15	29.711,91	28.617,96	27.541,92
		Flujos de Caja Ac. Descontados	-328.650,00	-285.120,35	-243.942,18	-205.017,85	-168.252,31	-133.554,59	-100.836,85	-70.013,70	-40.301,79	-11.683,83	15.858,09