

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

25031

Concesión de servicios del transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote

Cabildo Insular de Lanzarote

Diciembre 2025



DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: 52/2025

Nº Expediente órgano solicitante: 3588/2021

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Objeto: Concesión de servicios del transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote

Entidad solicitante: Cabildo Insular de Lanzarote

Órgano contratación: Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Lanzarote

Fecha solicitud inicial: 30/07/2025

Fecha recepción información complementaria: 04/08/2025, 10/09/2025, 25/09/2025,

14/10/2025 y 11/11/2025

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 1 de diciembre 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 servicios del transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote”	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	15
2.1.	Calidad de la previsión de demanda.....	15
2.2.	Análisis de la estimación de ingresos.....	17
3.	Estimación de inversiones	21
4.	Estimación de costes	22
5.	Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto	30
5.1.	Escenario Base.....	30
5.2.	Análisis crítico del escenario base.....	31
5.3.	Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio	33
5.4.	Escenarios alternativos planteados por la ONE.....	34
5.5.	Análisis de sensibilidad de la rentabilidad.....	35
6.	Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.	36
6.1.	Análisis de la tasa de descuento.....	36
6.2.	Análisis de la duración del contrato.....	36
7.	Análisis de transferencia de riesgo operacional.....	39
V.	EVALUACIÓN DEL PROYECTO	41
1.	Idoneidad del modelo de concesión.....	41
2.	Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo de proyecto	42
3.	Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas	43
VI.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	46

ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	47
ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES	49
ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS	51
ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO.....	52
ANEXO V. ESCENARIO PUNTO MUERTO	53

INDICE TABLAS

Tabla 1. Distribución de los ingresos.....	13
Tabla 2. Evolución de viajeros estimada a lo largo del periodo concesional....	16
Tabla 3. Evolución del número de viajes con bono a lo largo del periodo concesional	16
Tabla 4. Ingresos por venta de billetes en el periodo concesional (€).....	18
Tabla 5. Ingresos por bonos en el periodo concesional (€).....	19
Tabla 6. Ingresos tarifarios en el periodo concesional (€)	19
Tabla 7. Ingresos por compensación del servicio en el periodo concesional (€)	20
Tabla 8. Ingresos por publicidad del servicio en el periodo concesional (€)....	20
Tabla 9. Ingresos por alquiler de locales del servicio en el periodo concesional (€).....	21
Tabla 10. Ingresos totales del concesionario (€)	21
Tabla 11. Inversiones previstas (€)	22
Tabla 12. Horas de servicio anuales necesarias	23
Tabla 13. Personal equivalente necesario para la prestación del servicio	24
Tabla 15. Personal equivalente de nueva contratación.....	25
Tabla 16. Costes de personal el primer año de operación (€).....	26
Tabla 17. Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)	28
Tabla 18. Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1).....	28
Tabla 19. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	32
Tabla 20. Resultados del Escenario Base Ajustado.....	33
Tabla 21: Indicadores financieros del escenario punto muerto reducción demanda	34
Tabla 22. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	35
Tabla 23. Ratio Sector de actividad (CNAE): H493: Otro transporte terrestre de pasajeros.....	43
Tabla 24. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional.....	44

INDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sensibilidad del VAN	35
Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR	36
Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera (TIR)	45
Gráfico 4. Análisis de la sostenibilidad financiera (VAN)	45

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Hitos principales de la concesión	39
--	----

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. EXPEDIENTE

1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.

Con fecha de 30 de julio de 2025, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Cabildo Insular de Lanzarote para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del “*Contrato de concesión de servicios del transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote*”, siendo el Consejo de Gobierno Insular el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones los días 4 de agosto, 10 y 25 de septiembre, 14 de octubre y 11 de noviembre de 2025. No es hasta esta última fecha en la que se entiende que el expediente se encontraba en condiciones de ser objeto del análisis correspondiente a efectos de lo previsto en el artículo 333 de la LCSP².

Según se indica en el estudio de viabilidad, actualmente el servicio es gestionado mediante una concesión de servicios, cuyo contrato finalizó el 31 de diciembre de 2022, habiéndose firmado una prórroga con carácter excepcional, en las mismas condiciones en las que se ha venido prestando el servicio. Dicha prórroga estará vigente hasta la adjudicación del nuevo contrato.

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 Cabildo Insular de Lanzarote, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

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

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente los días 4 de agosto, 10 y 25 de septiembre, 14 de octubre y 11 de noviembre de 2025 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 y 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 Cabildo Insular de Lanzarote resulta formalmente admisible.

3. Objeto del contrato de “Concesión de servicios del transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote”

El **objeto** de este contrato es la prestación del servicio de transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote.

El servicio se prestará de acuerdo con las condiciones de itinerario (líneas, rutas y paradas), tráficos, expediciones y calendario, vehículos, instalaciones fijas, servicios fijos y/o bajo demanda, que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT).

Según el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares (en adelante, PCAP), remitido por la Administración, la **duración** del contrato de concesión será de **15 años**, de conformidad con el [Reglamento \(CE\) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos \(CEE\) n.º 1191/69 y \(CEE\) n.º 1107/70 del Consejo.](#)

Para justificar esta duración de la concesión de 15 años, el Cabildo se basa en el artículo 4, apartado 4 del citado Reglamento 1370/2007, en concreto en el segundo párrafo de este apartado que dispone que *“si estuviese justificado por los costes que se derivan de una situación geográfica particular, la duración de los contratos de servicio público especificados en el apartado 3 en las regiones ultraperiféricas podrá prorrogarse en un porcentaje máximo del 50%.”* Sin embargo, la Administración no ha justificado que se incurra en mayores costes por una situación geográfica particular para poder prorrogar así la duración del contrato hasta dicho plazo máximo de 15 años. A mayor abundamiento, la Administración ha utilizado como datos de partida, los costes reflejados en los informes del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, sin aplicar incremento alguno.

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

A dicho contrato le corresponde la siguiente codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV³:

60100000-9 – Servicios de transporte por carretera

4. Elementos económicos del contrato.

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

1. **Ingresos variables en función de la demanda o ingresos por prestación de servicio**, que son los ingresos previstos por la aplicación de las tarifas a abonar por los usuarios de las líneas de autobús, en función del sistema tarifario aplicable en el periodo concesional⁴.
2. **Aportación por déficit de explotación o compensación por obligación de servicio público**. Se trata de una aportación pública máxima calculada por diferencia entre los costes del servicio y los ingresos netos efectivamente realizados. Los componentes del cálculo de la citada subvención se analizarán más adelante en este informe.
3. **Ingresos por publicidad**. La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos.
4. **Alquiler de locales**. La Administración ha considerado ingresos por el alquiler de los locales situados en la Estación de Guaguas de Lanzarote.

Por otro lado, la Administración no considera en los pliegos la existencia de valor residual de los activos ni reversión de los mismos.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a 153.702.787,64 euros para la duración prevista por la propia administración solicitante de 15 años.

Por otro lado, el **valor estimado del contrato (VEC)** es de 308.319.165,00 euros (IVA no incluido), considerando la duración de 15 años⁵ propuesta por el Cabildo.

³ 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.

⁴ Las tarifas aprobadas por el Cabildo Insular de Lanzarote para los servicios correspondientes a las líneas regulares de transporte público interurbano de viajeros por carretera se detallan en el Anejo VIII del PCAP.

⁵ Esta Oficina recomienda revisar tanto el cálculo del presupuesto base de licitación como del valor estimado del contrato, teniendo en cuenta los ajustes propuestos que se detallarán en el escenario base ajustado en el apartado IV.5.2 “Análisis crítico del escenario base” de este informe.

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

El contrato contempla la revisión de precios en la cláusula 7 del PCAP.

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

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

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

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

Posteriormente, se ha examinado la rentabilidad económico-financiera del proyecto para el contratista partiendo de la información, hipótesis y estimaciones facilitadas por el solicitante del informe, complementándose por la Oficina con aquellas otras que se han considerado oportunas⁶.

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

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

El informe finaliza con un apartado de conclusiones y recomendaciones.

⁶ Los datos que figuran en las tablas que recogen los análisis realizados por esta Oficina contienen únicamente dos decimales, por lo que en algunos resultados pueden encontrarse pequeñas desviaciones provocadas por el efecto de dicho redondeo.

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto

A partir de la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, se pueden destacar los aspectos económico-financieros que se irán desarrollando en los sucesivos apartados⁷.

- El estudio de viabilidad económica aportado por el Cabildo Insular de Lanzarote recoge que la concesión está planteada con inversión total asociada de 25.083.080,95 € para los 15 años de duración de la concesión que establece la Administración. Considerando los 10 años de duración que calcula esta Oficina, la **inversión** total sería de **16.402.430,95 €** al no tenerse en cuenta las reinversiones previstas para los 5 años últimos. Las inversiones se destinan a:

- **Flota de vehículos.** Para la prestación de los servicios deberán adscribirse, como mínimo 60 guaguas, de las cuales 8 guaguas son de reserva para garantizar el cumplimiento del servicio ante cualquier tipo de incidencias como la necesidad de refuerzos, picos de demanda o averías.

Las características de estos elementos de transporte son las siguientes:

- La antigüedad máxima de la flota adscrita no podrá superar los 12 años contados desde la primera matriculación, realizando su sustitución antes de su cumplimiento.
 - El valor residual de estos activos es nulo.
 - La amortización de los vehículos se realizará de forma lineal durante la duración de la concesión. A pesar de que el Cabildo ha previsto que dicha duración fuera de 15 años, como después se analiza en el presente informe, el plazo máximo del contrato debe ser ajustado a un total de 10 años⁸, por lo que la aplicación de este criterio conlleva que estos activos se amorticen en 10 años.
- **Sistemas y equipos tecnológicos.** El concesionario deberá utilizar los sistemas tecnológicos que para tal fin dispondrá en el puesto de mando, entre otros, el sistema de ayuda a la explotación (SAE), el sistema de video-vigilancia embarcada o el sistema de validación y venta. Estos sistemas se comunicarán con el equipamiento embarcado que el

⁷ 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.

⁸ Todos los cálculos expresados en los parámetros económico-financieros se han tenido que ver ajustados a ese plazo máximo de 10 años, que luego se justificará en el apartado IV.6 de este informe.

concesionario deberá instalar en todas las guaguas adscritas a la concesión.

- **Instalaciones fijas.** Por razones de operatividad del servicio, y en relación con la ubicación y distancia de las cabeceras de las líneas, las instalaciones fijas cubiertas del concesionario deberán situarse preferentemente en el municipio de Arrecife, garantizando un adecuado acceso a las principales rutas y facilitando la operativa diaria. Adicionalmente, el concesionario deberá establecer instalaciones complementarias en los municipios de Yaiza y otro municipio a su elección, con el objetivo de optimizar la operatividad en las zonas más alejadas de Arrecife. Estas instalaciones deberán contar, como mínimo, con capacidad suficiente para atender adecuadamente las necesidades de estacionamiento y servicio de las guaguas.
- **Estaciones de carga.** El concesionario deberá dotar las instalaciones con puntos de carga para los vehículos eléctricos.

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

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

Tipología de ingreso	Ingresos (€)	Peso
Ingresos por venta de billetes	64.942.562,58	42,30%
Ingresos por venta de bonos	56.241.954,39	36,64%
Aportación municipal	31.945.682,92	20,81%
Ingresos por alquiler de locales	348.946,54	0,23%
Ingresos por publicidad	36.219,33	0,02%
Total	153.515.365,75	100,00%

Tabla 1. Distribución de los ingresos

Los ingresos variables suponen, por tanto, el 78,94% mientras que los ingresos fijos representan el 21,06% restante.

- **Por el lado de los costes**, estos se han considerado en su totalidad de naturaleza fija⁹. El componente económico fundamental de la estructura de costes lo constituyen los gastos de personal que representa el 43,14% del total de costes concesionales, seguido por la partida de consumo combustible (19,54%).

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 privado, dado que provendrán de los usuarios del servicio de transporte. En cuanto a **los costes**, se consideran en su totalidad fijos, con un gran peso del que proviene del personal subrogable y nuevo personal a adscribir al contrato, como componente económico fundamental de la estructura de costes.

Adicionalmente, los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, que, según la cláusula 7 del PCAP, se aplicará al coste en €/km¹⁰ atendiendo a la siguiente fórmula¹¹:

$$K_t = 0,28 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,05 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,02 \frac{N_t}{N_0} \left(0,23 (1 - X) \frac{G_t}{G_0} \right) + 0,37$$

- 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
 - **X**: Componente que traslada al precio el impacto de la reducción en el consumo de gasóleo experimentado por los vehículos de transporte

⁹ Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio así como las prestaciones objeto de contrato (vehículos, líneas, horarios y kilómetros comprometidos), esta Oficina ha considerado como fijas todas las partidas de costes. 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.

¹⁰ Según la cláusula 6.2 del PCAP, el Precio por Kilómetro de Servicio (PKS) se calculará en función del valor resultante para cada anualidad según las previsiones contenidas en el Estudio de Viabilidad, siendo el coste por kilómetro *ab initio* de 0,32. El precio por kilómetro para el resto de los años de duración de la concesión se refleja en dicha cláusula 6.2 del PCAP.

¹¹ Fórmula número 6 del Anexo II del RD 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.

colectivo de viajeros por carretera desde la fecha de aprobación del real decreto hasta la fecha de revisión de dicho factor X. Dicho factor, de valor nulo inicialmente, y que será objeto de revisión periódica, cuantifica de modo estimativo la reducción, expresada en tanto por uno, experimentada por el consumo de los vehículos nuevos de transporte colectivo de viajeros por carretera.

La Administración calcula la subvención a pagar por el Cabildo año a año multiplicando el precio por kilómetro de servicio¹² (PKS) por los kilómetros anuales, de manera que dicha aportación municipal cubra estrictamente el déficit resultante de confrontar los ingresos reales previstos con los costes operativos e inversiones del servicio, más el margen empresarial básico del 6% y un porcentaje de incremento para la rentabilidad del 24,19%¹³.

Para la elaboración del presente informe esta Oficina ha tenido en consideración la aportación pública máxima calculada por el Cabildo Insular de Lanzarote ajustada al plazo de 10 años.

2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

2.1. Calidad de la previsión de demanda

• Demanda viajeros del servicio (billetes)

Para la previsión de demanda de viajeros del servicio de autobús del primer año de duración de la concesión, el Cabildo Insular de Lanzarote ha utilizado el número de viajeros del año 2019, considerando que la demanda en años posteriores y hasta la actualidad se ha visto reducida por la crisis sanitaria del COVID-19 que afectó gravemente al volumen de usuarios de este tipo de servicios desde el año 2020 en adelante y, por tanto, los datos no reflejan una normalidad en el uso de este tipo de transporte.

De esta forma, para estimar la demanda del primer año de contrato, el Cabildo Insular de Lanzarote parte de la cifra de los viajeros reales registrados en el año 2019 (3.143.073 viajeros) y la incrementa un 2%, que es la previsión de crecimiento de la demanda anual del servicio fijada por la Administración atendiendo a criterios de prudencia y objetividad, “*tomando como referencia la evolución reciente del Índice de Precios de Consumo (IPC) en la Comunidad Autónoma de Canarias*”.

¹² El precio por kilómetro de servicio se calcula anualmente sobre la base de los costes reales proyectados para cada anualidad, conforme a la evolución prevista de los principales componentes de gasto, y a la progresión de ingresos estimada a lo largo de la vida del contrato.

¹³ En el apartado 11.3.5 del estudio de viabilidad la Administración indica que “*el contrato resulta inviable al obtenerse un valor del VAN negativa y una TIR del proyecto inferior a la tasa de interés aplicada, por lo que, en aras de que éste sea viable, se precisa incrementar la Tarifa de la Administración en el orden de un 24,19% sobre la aportación para cubrir el déficit*”.

Para los restantes años de duración de la concesión, la Administración ha proyectado la previsión de demanda considerando una evolución positiva del 2% anual.

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

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
3.205.934,46	3.270.053,15	3.335.454,21	3.402.163,30	3.470.206,56
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
3.539.610,69	3.610.402,91	3.682.610,97	3.756.263,18	3.831.388,45

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

- Demanda número de viajes con bono**

Para la previsión del número de viajes con bono del primer año de la concesión, el Cabildo Insular de Lanzarote ha utilizado, por un lado, el número de habitantes y, por otro, el número de viajes con bono por habitante durante el año 2022 (15,38) evolucionando este dato¹⁴ aplicando “una proyección progresiva, considerando un incremento anual del 2% hasta 2025, seguido de una tasa de 1,5% en el periodo 2025-2031 y del 1% entre 2030 y 2039. Estas cifras responden a una aproximación prudente, basada en las previsiones oficiales de crecimiento poblacional y en la evolución estimada de la demanda de transporte público. Este criterio metodológico asegura que la hipótesis de precio medio refleje la situación presente del sistema de transporte público, evitando introducir previsiones especulativas que pudieran desvirtuar el análisis de viabilidad”¹⁵. Así el número de viajes con bono para el primer año de duración de la concesión resulta de multiplicar el número de habitantes por el número de viajes con bono/año/habitante estimado para el año de inicio de la concesión de acuerdo con las previsiones descritas.

Como resultado, la previsión de viajes con bono de la concesión es la siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
2.886.434,76	2.929.731,28	2.973.677,25	3.018.282,41	3.063.556,65
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
3.109.509,99	3.140.605,09	3.172.011,15	3.203.731,26	3.235.768,57

Tabla 3. Evolución del número de viajes con bono a lo largo del periodo concesional

¹⁴ Esta Oficina ha evolucionado ambos datos a 2026, ya que no se considera realista considerar que el año de inicio de la concesión sea 2025.

¹⁵ Extraído del documento “Contestación al requerimiento de información adicional – Informe ONE sobre la concesión de servicios del transporte público regular de viajeros en la isla de Lanzarote”, firmado el 9/9/2025, apartado 2.3, ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL PROYECTO, INGRESOS POR BONOS, subapartado Precio medio del billete.

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación de demanda realizada por el Cabildo Insular de Lanzarote, que en general se considera que ha permitido llevar a cabo el análisis objeto de este informe.

2.2. Análisis de la estimación de ingresos

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

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

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

Los títulos y las tarifas a aplicar en cada momento serán los que determine la Administración titular del contrato, existiendo obligatoriedad por parte de la empresa concesionaria de integrarse en el sistema tarifario aprobado por el Cabildo Insular de Lanzarote.

La Administración ha estimado por un lado los ingresos por venta de billetes y, por otro lado, los ingresos por bonos que implican diferentes porcentajes de descuento respecto al billete ordinario:

- Bono Joven: 30% de subvención.
- Bono familia numerosa: 30% de subvención.
- Bono de Discapacidad: 50% de subvención.
- Bono Desempleado: 30% de subvención.
- Bono Jubilado: 30% de subvención.
- Bono Estudiante: 50% de subvención.
- Bono Pensionista Especial: 60% de subvención.
- Bono Residente Canario: Precio: 20€ para viajes ilimitados durante 30 días.

Con el objetivo de efectuar la estimación de los **ingresos por venta de billetes** que percibirá el contratista en el primer año de concesión, la Administración ha utilizado el dato de recaudación media por viajero del año 2019 partiendo de la hipótesis de que para el año de inicio de la concesión la venta de billetes se habrá recuperado, y alcanzando el volumen del año 2019, como se ha mencionado anteriormente, tras la crisis sanitaria del COVID-19.

La recaudación media por viajero del año 2019 (1,85 €) se obtiene de dividir los ingresos totales (5.816.662,00 €) entre el número de viajeros de ese año (3.143.073).

La Administración mantiene constante la tarifa media durante toda la duración de la concesión al considerar que se trata del escenario más desfavorable desde el punto de vista económico-financiero, evitando así que una estimación de evolución de precios basada en previsiones inciertas pudiera introducir un sesgo optimista en el estudio de viabilidad.

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda del servicio y aplicando la tarifa media estimada por el Cabildo Insular de Lanzarote, los ingresos por venta de billetes que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesto por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
5.930.978,75	6.049.598,33	6.170.590,29	6.294.002,10	6.419.882,14
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
6.548.279,78	6.679.245,38	6.812.830,29	6.949.086,89	7.088.068,63

Tabla 4. Ingresos por venta de billetes en el periodo concesional (€)

Para el cálculo de los ingresos obtenidos por el uso de bonos, como se ha visto en el apartado anterior, la Administración parte del número de viajes con bono/año/habitante del año 2022 (15,38) y aplica un incremento anual del 2% hasta el año de inicio de la concesión, de modo que el número de viajes con bono por habitante para el año 2026 es de 16,65¹⁶. Multiplicando este valor por el número de habitantes estimados para el año 2026 (173.382), se obtiene el número de viajes con bono para ese año (2.886.435).

Al igual que para la estimación de los ingresos por venta de billetes, para el cálculo de los ingresos por bonos que percibirá el contratista en el primer año de concesión, la Administración ha utilizado el precio medio del viaje con bono en el año 2019 (1,83 €).

Teniendo en cuenta la estimación de la demanda del servicio comentado en el apartado IV.2.1 y aplicando la tarifa media estimada por el Cabildo Insular de Lanzarote, los ingresos por bonos que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesto por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

¹⁶ Esta Oficina ha corregido el dato de entrada en relación con el número de viajes con bono año por habitante para proyectarlo al año de inicio de la concesión (2026), ya que el dato utilizado por la Administración en su modelo económico-financiero es el que corresponde al año 2023.

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
5.282.175,61	5.361.408,24	5.441.829,37	5.523.456,81	5.606.308,66
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
5.690.403,29	5.747.307,32	5.804.780,40	5.862.828,20	5.921.456,48

Tabla 5. Ingresos por bonos en el periodo concesional (€)

Los ingresos tarifarios que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesto por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
11.213.154,36	11.411.006,57	11.612.419,66	11.817.458,91	12.026.190,80
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
12.238.683,07	12.426.552,70	12.617.610,68	12.811.915,09	13.009.525,11

Tabla 6. Ingresos tarifarios en el periodo concesional (€)

En consecuencia, con todo lo anterior, los ingresos por demanda del servicio a lo largo de la vigencia de la concesión se estiman en **121.184.516,97 euros**, que representa el **78,94%** de los ingresos totales.

- **Compensación de los servicios (CS)**

Se trata de una aportación pública en concepto de subvención anual de explotación que percibirá el contratista. Esta subvención se configura como un mecanismo de compensación del déficit que pueda tener el concesionario, siendo equivalente a la diferencia entre los costes del servicio y los ingresos netos efectivamente realizados, a lo que se añade un 6% sobre los costes totales en concepto de beneficio industrial y un 24,19% en concepto de porcentaje de incremento para la rentabilidad.

Esta compensación tiene carácter de máxima y en el escenario base corregido por esta Oficina ascendería, para los 10 años de duración de la concesión, a 31.945.682,92 euros¹⁷ representando el 20,81% de los ingresos del contrato.

Los ingresos por compensación del servicio que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesto por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

¹⁷ Con este importe, se recomienda al Cabildo ajustar el PBL reflejado en el PCAP, siguiendo lo establecido en el artículo 100 de la LCSP.

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
2.125.770,83	2.503.071,98	2.675.162,13	2.923.821,53	3.197.152,11
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
3.413.504,14	3.576.090,60	3.712.043,30	3.837.360,62	3.981.705,67

Tabla 7. Ingresos por compensación del servicio en el periodo concesional (€)

- **Ingresos por publicidad**

La Administración ha considerado que la prestación del servicio reportará al contratista ingresos en concepto de explotación de la publicidad en los vehículos. La estimación de estos ingresos para el primer año de concesión se realiza partiendo del importe de ventas por publicidad del año 2022 (3.000 €), aplicando una tasa de actualización del 3,9% para el año 2023 y un 2% a partir del año 2024, estimada por el Cabildo.

Los ingresos por publicidad que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesto por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
3.307,79	3.373,94	3.441,42	3.510,25	3.580,45
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
3.652,06	3.725,10	3.799,61	3.875,60	3.953,11

Tabla 8. Ingresos por publicidad del servicio en el periodo concesional (€)

- **Ingresos por alquiler de locales**

El Cabildo ha estimado los ingresos obtenidos por el alquiler de los locales situados en la estación de guaguas de Lanzarote considerando el alquiler medio en la ciudad de Arrecife en diciembre de 2024, obtenido de la oferta disponible en páginas especializadas, suponiendo un ingreso de 10,01 €/m² para el año 2024, previéndose un incremento del 2% anual, resultando el ingreso para el año 2026 de 10,41 €/m².

Por otro lado, la Administración, basándose en los datos históricos, ha considerado que el porcentaje de ocupación medio es del 60% de la superficie total (5.100 m²) disponible para alquiler en la estación.

Los ingresos por alquiler de locales que obtendría el concesionario a lo largo del periodo concesional, según corrección del escenario base propuesto por la Oficina, se detallan en la tabla siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
31.868,08	32.505,44	33.155,55	33.818,66	34.495,03
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
35.184,93	35.888,63	36.606,40	37.338,53	38.085,30

Tabla 9. Ingresos por alquiler de locales del servicio en 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 estiman en 153.515.365,75 euros y su distribución por anualidades se recoge en la tabla siguiente (incluyéndose su detalle en el Anexo III):

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
13.374.101,06	13.949.957,93	14.324.178,75	14.778.609,34	15.261.418,40
Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
15.691.024,21	16.042.257,03	16.370.060,00	16.690.489,85	17.033.269,19

Tabla 10. Ingresos totales del concesionario (€)

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

3. Estimación de inversiones

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

- **Flota de vehículos.** Deberán estar adscritos al servicio a lo largo de todo el periodo concesional y se amortizarán de forma lineal durante la duración de la concesión, independientemente del momento en el que se realice la inversión.

En el periodo concesional se deben adscribir al contrato 60 guaguas (52 guaguas para el servicio más 8 guaguas de reserva), como se ha descrito anteriormente. El precio total de estos vehículos es de 14.916.000,00 € (equipos embarcados incluidos). Se realizan inversiones en guaguas todos los años de duración de la concesión.

- **Sistemas y equipos tecnológicos.** La inversión que se debe llevar a cabo para la digitalización del servicio de transporte consiste en la implantación del sistema de ayuda a la explotación (SAE), el sistema de video-vigilancia embarcada o el sistema de validación y venta. Estos sistemas se comunicarán con el equipamiento embarcado que el concesionario deberá instalar en todas las guaguas adscritas a la concesión. El Cabildo ha

estimado una inversión total para digitalización del servicio de 736.830,95 €. Esta inversión se produce al inicio de la concesión.

- **Estaciones de carga.** El concesionario deberá llevar a cabo las obras necesarias para dotar las instalaciones con doce puntos de carga para los vehículos eléctricos, por un importe total de 450.000,00 €. Asimismo, se deben incluir los costes de proyecto, licencias, estudios y dirección facultativa de las citadas obras, así como el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) como mayor valor de la inversión por un importe total de 68.400,00 €. Esta inversión se produce al inicio de la concesión.
- **Baterías eléctricas.** Las baterías deberán cambiarse cuando hayan transcurrido seis años desde la adquisición de las guaguas eléctricas. La Administración prevé un importe total por este concepto de 171.200,00 €.
- **Vehículos turismo.** El Cabildo ha previsto la adquisición de dos vehículos tipo turismo para inspecciones y reparaciones por un importe total de 60.000,00 €. Esta inversión se produce al inicio de la concesión.

Los pliegos establecen que el valor residual de todos los activos es nulo, amortizándose en los años restantes de la concesión.

Las inversiones que deberá asumir el concesionario se detallan en la tabla siguiente:

Inversión a cargo del concesionario	Importe total
Flota de vehículos	14.916.000,00
Sistemas y equipos tecnológicos	736.830,95
Estaciones de carga	518.400,00
Baterías eléctricas	171.200,00
Vehículos turismo	60.000,00
TOTALES	16.402.430,95

Tabla 11. Inversiones previstas (€)

4. Estimación de costes

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

- **Gastos de personal.** Con carácter previo al establecimiento de los costes de personal, la Administración ha dimensionado el personal necesario para la ejecución de la explotación del servicio atendiendo al calendario laboral de la isla de Lanzarote, siendo las horas de servicio necesarias por cada perfil profesional requerido las que se muestran a continuación:

Categoría profesional	Horas totales	Días	Horas
Horas diurnas laborales	211.466,00	302	174.966,39
Horas diurnas domingos y festivos		63	36.499,61
Horas nocturnas laborales	18.034,00	302	14.921,28
Horas nocturnas domingos y festivos		63	3.112,72
Horas vacío ¹⁸ -diurnas laborales	10.573,00	302	8.748,07
Horas vacío-diurnas domingos y festivos		63	1.824,93
Horas vacío-nocturnas laborales	902,00	302	746,31
Horas vacío-nocturnas domingos y festivos		63	155,69
Retén - Horas diurnas laborales	19.335,61	302	15.998,23
Retén - Horas diurnas domingos y festivos		63	3.337,38
Retén - Horas nocturnas laborales	1.648,96	302	1.364,34
Retén - Horas nocturnas domingos y festivos		63	284,61
Retén - Horas vacío-diurnas laborales	966,75	302	799,89
Retén - Horas vacío-diurnas domingos y festivos		63	166,86
Retén - Horas vacío-nocturnas laborales	82,48	302	68,24
Retén - Horas vacío-nocturnas domingos y festivos		63	14,24
TOTAL	263.008,80	-	263.008,80

Tabla 12. Horas de servicio anuales necesarias

Por tanto, para la determinación del personal necesario equivalente, en función del número de horas anuales de cada perfil profesional requerido y las horas máximas anuales establecidas en el convenio colectivo de aplicación¹⁹, se obtiene el personal equivalente necesario para la ejecución de los servicios objeto de contrato, resultando:

¹⁸ Las horas de vacío hacen referencia al tiempo de descanso de los conductores.

¹⁹ Según el Cabildo, es el Convenio Colectivo del sector de transporte discrecional de viajeros por carretera de la provincia de Las Palmas (2023-2028). BOP Las Palmas núm. 110 de 09/09/2024. Código convenio REGCON: 35001825011989.

Categoría profesional	Horas anuales totales	Jornada máxima según CC	Personal equivalente
Conductor/a - Laboral - Diurno	174.966,39	1.826,45	95,80
Conductor/a - Domingo y festivos - Diurno	36.499,61	1.826,45	19,98
Conductor/a - Laboral - Nocturno	14.921,28	1.826,45	8,17
Conductor/a - Domingo y festivos - Nocturno	3.112,72	1.826,45	1,70
Conductor/a vacío - Laboral - Diurno	8.748,07	1.826,45	4,79
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - Diurno	1.824,93	1.826,45	1,00
Conductor/a vacío - Laboral - Nocturno	746,31	1.826,45	0,41
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - Nocturno	155,69	1.826,45	0,09
Conductor/a Retén - Laboral - Diurno	15.998,23	1.826,45	8,76
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - Diurno	3.337,38	1.826,45	1,83
Conductor/a Retén - Laboral - Nocturno	1.364,34	1.826,45	0,75
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - Nocturno	284,61	1.826,45	0,16
Conductor/a Retén vacío - Laboral - Diurno	799,89	1.826,45	0,44
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - Diurno	166,86	1.826,45	0,09
Conductor/a Retén vacío - Laboral - Nocturno	68,24	1.826,45	0,04
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - Nocturno	14,24	1.826,45	0,01
Gerente	1.826,45	1.826,45	1,00
Jefe/a de administración	1.826,45	1.826,45	1,00
Auxiliar administrativo/a	9.132,25	1.826,45	5,00
Jefe/a de tráfico	3.652,90	1.826,45	2,00
Inspector/a	3.652,90	1.826,45	2,00
Oficial de 1ª	1.826,45	1.826,45	1,00
TOTAL	284.926,20	-	156,00

Tabla 13. Personal equivalente necesario para la prestación del servicio

De acuerdo con el Anexo V del PCAP, en relación con el artículo 130 de la LCSP, y según establece el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, el concesionario deberá subrogarse como empleador de los trabajadores que tengan la condición de subrogables, en las relaciones laborales de los antiguos contratistas. El personal equivalente cubierto por el personal susceptible de subrogación resulta ser de 121,13.

Atendiendo a que se requiere un mayor número de horas de servicio de las que puede proporcionar el personal susceptible de subrogación, se cubrirán dichas horas con personal de nueva contratación, resultando las siguientes necesidades:

Categoría profesional	Personal equivalente necesario	Personal equivalente de nueva contratación	Personal equivalente susceptible de subrogación
Conductor/a - Laboral - Diurno	95,80	0,00	95,80
Conductor/a - Domingo y festivos - Diurno	19,98	18,89	1,09
Conductor/a - Laboral - Nocturno	8,17	8,17	0,00
Conductor/a - Domingo y festivos - Nocturno	1,70	1,70	0,00
Conductor/a vacío - Laboral - Diurno	4,79	0,00	4,79
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - Diurno	1,00	1,00	0,00
Conductor/a vacío - Laboral - Nocturno	0,41	0,41	0,00
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - Nocturno	0,09	0,09	0,00
Conductor/a Retén - Laboral - Diurno	8,76	0,00	8,76
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - Diurno	1,83	1,83	0,00
Conductor/a Retén - Laboral - Nocturno	0,75	0,75	0,00
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - Nocturno	0,16	0,16	0,00
Conductor/a Retén vacío - Laboral - Diurno	0,44	0,00	0,44
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - Diurno	0,09	0,09	0,00
Conductor/a Retén vacío - Laboral - Nocturno	0,04	0,04	0,00
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - Nocturno	0,01	0,01	0,00
Gerente	1,00	0,00	1,00
Jefe/a de administración	1,00	0,25	0,75
Auxiliar administrativo/a	5,00	0,00	5,00
Jefe/a de tráfico	2,00	0,50	1,50
Inspector/a	2,00	1,00	1,00
Oficial de 1 ^a	1,00	0,00	1,00
TOTAL	156,00	34,88	121,13

Tabla 14. Personal equivalente de nueva contratación

Los costes del personal a subrogar se han estimado por el Cabildo con base en los datos reales del coste de dicho personal en el año 2024 y se han actualizado a 2026 incrementándolos en un 2,28% anual, según la variación

del IPC canario de los últimos 15 años²⁰, siendo el coste total del personal a subrogar para el primer año de concesión de 4.180.758,48 €.

El Cabildo ha estimado los costes del nuevo personal a adscribir al contrato con base en las tablas salariales de 2024 del convenio colectivo de aplicación y se han actualizado a 2026 incrementándolos en un 2,28% anual.

Además, el Cabildo ha considerado un absentismo laboral de 6,70%, según los datos publicados por Randstad Research en el boletín de septiembre de 2024 para el sector del transporte terrestre y ha computado el coste de Seguridad Social.

Los costes del nuevo personal a contratar para el primer año de concesión se muestran en la siguiente tabla:

Categoría profesional	Salario bruto personal equivalente	Seguridad Social 33,87%	Absentismo 6,70%	Coste personal total
Conductor/a - Domingo y festivos - Diurno	361.689,85	122.793,70	32.460,40	516.943,95
Conductor/a - Laboral - Nocturno	152.650,04	51.824,69	13.699,81	218.174,54
Conductor/a - Domingo y festivos - Nocturno	32.628,69	11.077,44	2.928,31	46.634,45
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - Diurno	19.129,60	6.494,50	1.716,81	27.340,91
Conductor/a vacío - Laboral - Nocturno	7.635,04	2.592,10	685,22	10.912,36
Conductor/a vacío - Domingo y festivos - Nocturno	1.631,98	554,06	146,46	2.332,50
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - Diurno	34.983,69	11.876,96	3.139,66	50.000,31
Conductor/a Retén - Laboral - Nocturno	13.957,72	4.738,64	1.252,66	19.949,02
Conductor/a Retén - Domingo y festivos - Nocturno	2.983,44	1.012,88	267,75	4.264,07
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - Diurno	1.749,13	593,83	156,98	2.499,94
Conductor/a Retén vacío - Laboral - Nocturno	698,12	237,01	62,65	997,78
Conductor/a Retén vacío - Domingo y festivos - Nocturno	149,22	50,66	13,39	213,27
Jefe/a de administración	4.184,73	1.420,71	375,56	5.981,01
Jefe/a de tráfico	8.402,09	2.852,51	754,06	12.008,66
Inspector/a	16.804,19	5.705,02	1.508,12	24.017,33
TOTAL	659.277,53	223.824,72	59.167,85	942.270,10

Tabla 15. Costes de personal el primer año de operación (€)

²⁰ El Convenio Colectivo mencionado establece que las tablas salariales se actualizarán anualmente con el IPC canario para los ejercicios 2025, 2026, 2027 y 2028. En ausencia de estos datos, la Administración ha utilizado el valor promedio de los últimos 15 años.

- **Seguros.** Se trata de las cuantías referentes a las primas por los seguros de los vehículos que conforman la flota. Con base en los datos publicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar en julio de 2024, la Administración ha estimado un coste anual por vehículo de 3.365,40 €, resultando un coste total en seguros de 205.962,48 € para el primer año de concesión.
- **Visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo.** La Administración ha estimado un coste anual por vehículo de 1.194,30 €, resultando un coste total de 73.091,16 € para el primer año de concesión.
- **Consumo de combustible y energía eléctrica.** Las hipótesis de cálculo del coste de consumo son las siguientes:

Para el cálculo del coste del **combustible**, en el primer año de puesta en marcha del servicio, se ha considerado un precio por litro de 1,19 € (IVA excluido) con base en los datos publicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar en julio de 2024. Se ha considerado un consumo de 30 litros para 100 kilómetros recorridos.

Para el cálculo del coste de **energía eléctrica** en el primer año de concesión se ha establecido un precio medio del KWh de 0,11952 € (IVA excluido) con base en el precio de la electricidad en noviembre de 2024. No se han tenido en cuenta posibles descuentos a los que pudiera acceder el contratista en la contratación de estos suministros. Se ha establecido un consumo de 120 KWh para cada 100 kilómetros de recorrido.

El coste total en combustible para el primer año de concesión es de 2.351.090,50 € y el de energía eléctrica 39.526,95 €. A este coste hay que sumarle el coste de la disolución de urea para los vehículos de combustible que la Administración ha estimado en 41.288,58 € para el primer año de concesión.

- **Neumáticos.** Esta partida se corresponde con el gasto necesario para el cambio de neumáticos de los vehículos. Depende del número que utiliza cada vehículo, de la vida útil asociada a los mismos y de los kilómetros recorridos. La Administración ha estimado, para el primer año, un coste unitario por neumático tal y como muestra la siguiente tabla:

Concepto	Guagua de combustible / cero emisiones
Coste por neumático	715,58 €
Nº de neumáticos por vehículo	8
Vida útil	70.000 km
Kilómetros totales	6.742.492,01
Coste total neumáticos (año 2025)	551.404,85 €
Coste total neumáticos (año 2026)	562.432,94 €

Tabla 16. Coste unitario de neumáticos por tipología de vehículo (Año 1)

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

Concepto	Guagua de combustible / cero emisiones
Coste mantenimiento/km	0,170521 €/km
Kilómetros totales	6.742.492,01
Coste total mantenimiento vehículos (año 2025)	1.149.736,48 €
Coste total mantenimiento vehículos (año 2026)	1.172.731,21 €

Tabla 17. Coste unitario mantenimiento de los vehículos (Año 1)

- **Consumibles de flota.** La Administración ha estimado un precio medio de lubricantes y grasas de 0,0204 €/km, considerando un consumo medio de 0,204 l/km. De aquí, teniendo en cuenta los kilómetros totales, se obtiene un coste total de consumibles de flota para el primer año de concesión de 137.546,84 €.
- **Electricidad y agua en instalaciones fijas.** Para la determinación de los gastos de electricidad y agua de las instalaciones fijas, se ha partido de los consumos en la última anualidad, así como los precios de mercado existente. El coste total de la partida por suministro de electricidad en las instalaciones fijas es de 47.625,31 € y el de agua es de 15.921,35 € para el primer año de concesión.
- **Publicidad.** Comprende los gastos derivados de la realización de campañas internas de comunicación y la elaboración de material divulgativo sobre los servicios de transporte a cargo del concesionario y, por tanto, el contenido de esta publicidad es distinto del considerado en la partida de ingresos para el concesionario. La Administración ha estimado un coste anual por vehículo de

1.387,20 € y ha considerado que las guaguas con publicidad representan el 50% de la flota, resultando un coste total de 41.616 € para el primer año de concesión. Por otro lado, el Cabildo ha incluido en esta partida el coste de disponer publicidad en el MUPI (Mobiliario Urbano para Presentación de Información), considerado en un importe de 652,8 €/mes, lo que hace un total de 7.833,60 € el primer año de concesión.

- **Obras de mejora de infraestructuras**²¹. La Administración ha previsto una partida que engloba las diferentes obras que se pudieran dar a lo largo de la vida del contrato mediante una bolsa de dinero por el valor de 350.630,00 € en la primera anualidad, actualizándose para el resto de las anualidades al 0,18%. Todo ello, en aras de que el contrato se desarrolle en condiciones adecuadas para una explotación viable y adaptada a los cambios que se vayan produciendo.
- **Arrendamientos y cánones.** Comprende los gastos devengados por el alquiler o arrendamiento operativo de bienes inmuebles por la obligación de disponer de instalaciones en municipios de la isla, estableciéndose su coste en virtud del coste medio de alquiler en la zona, siendo 306.000 € para el primer año de concesión.
- **Servicios de profesionales independientes.** Recoge todos aquellos gastos relativos a servicios que satisfacen profesionales, comprendiendo honorarios por abogados, auditorías, asesorías, fijándose un coste de 734,40 € para el primer año de concesión.
- **Suministros.** Comprende todas aquellas partidas de suministros de material necesarios para el desarrollo de las prestaciones, tales como consumibles, equipamiento para el personal, etc. Para el primer año de concesión se estima un coste de 36.903,60 €.
- **Otros servicios.** Se incluyen los correspondientes gastos por servicios prestados por entidades diferentes e independientes de la entidad adjudicataria, que no son ejecutados directamente por ésta, pero que resultan necesarios para una correcta ejecución del servicio, como son los gastos de prevención de riesgos laborales, seguridad y vigilancia, etc. Para el primer año de concesión se estima un coste de 400.248,60 €.
- **Gastos generales.** La Administración ha estimado que los gastos generales suponen el 5% del total de costes.

²¹ El Cabildo Insular de Lanzarote ha considerado esta partida como inversión en su modelo económico-financiero. Sin embargo, esta Oficina considera que se trata de un coste ya que se entiende que se trata de labores de conservación y mantenimiento.

- **Otros costes.** La Administración ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial²².
- En cuanto a la **evolución esperada de los costes** a lo largo de la duración de la concesión, la Administración establece un incremento anual del 2% para todos los conceptos de coste, excepto para los costes de personal que establece un incremento anual de 2,28%.

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 **131.718.930,22 €**. En el Anexo II se muestra el detalle de los costes.

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

5. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto

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

5.1. Escenario Base

Este escenario base contempla la previsión de ingresos y costes realizada por el Cabildo Insular de Lanzarote, 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 15 años (siendo 2025 el año previsto de inicio de la concesión) que, a juicio del Cabildo resulta de conformidad con los artículos 4.3 y 4.4 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. En concreto indica el Cabildo que "*Teniendo en cuenta, la situación estructural social y económica de las Islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y climas adversos y dependencia económica de un número de productos, factores cuya persistencia y*

²² Como después se analizará con más detalle, esta Oficina ha excluido de la estructura de costes concesionales, a efectos de determinar los flujos de caja, los costes de financiación, las amortizaciones y el beneficio industrial, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

combinación perjudican gravemente a su desarrollo, convierte a las islas en una región ultraperiférica”.

- El contrato no se divide en lotes.
- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario, flota de vehículos y su renovación, puntos de recarga eléctricos y digitalización del servicio.
- Las previsiones de demanda se han efectuado considerando el número de usuarios del año 2019 y aplicando incrementos anuales en función de la evolución esperada del Índice de Precios de Consumo (IPC) en la Comunidad Autónoma de Canarias (2%).
- La tarifa media para el primer año de contrato es de 1,85 €/viaje y 1,83 €/viaje con bono, de acuerdo con la metodología de cálculo explicada en el apartado IV.2.2, y se mantienen constantes a lo largo de la duración de la concesión.
- Los ingresos variables en función de la demanda que percibe el concesionario provienen de la aplicación del sistema tarifario vigente a los usuarios estimados del servicio de transporte.
- La compensación de los servicios (CS) es una aportación pública compensatoria calculada por diferencia entre los costes operativos de prestación del servicio (incluyendo un 6% de beneficio industrial y un 24,19% en concepto de porcentaje de incremento para la rentabilidad) y los ingresos a lo largo de la vida del contrato.
- Otros ingresos que obtendrá el concesionario provienen de la publicidad en los vehículos y del alquiler de locales.
- El PCAP prevé la revisión de precios a CS, medido en términos de euros por kilómetro a partir del segundo año del contrato.
- El componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales son los costes de personal.
- La previsión de incremento de costes se realiza por la Administración en un 2% anual de incremento para el periodo concesional, a excepción de los costes de personal que se incrementan en un 2,28%.

5.2. Análisis crítico del escenario base

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

En este sentido, esta Oficina ha considerado oportuno **ajustar** el escenario base planteado por el Cabildo Insular de Lanzarote conforme a las siguientes hipótesis:

- Se ha corregido el periodo de duración de la concesión a 10 años de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) 1370/2007, ya que en el modelo ajustado por esta Oficina el concesionario recuperaría la inversión antes de 10 años, que se establece en dicho precepto. Además, el Cabildo no ha justificado que se incurra en mayores costes por una situación geográfica particular de la Isla de Lanzarote como región ultraperiférica y prorrogar así la duración del contrato en un porcentaje máximo del 50%.
- Se ha considerado que el año de inicio de la concesión es 2026 en vez de 2025 ya que, a la vista de la fecha de elaboración del presente informe, no se considera realista estimar que el contrato se iniciará en 2025. Además, se ha corregido el número de viajes con bono anual por habitante, ya que el dato utilizado por la Administración en su modelo económico-financiero es el que corresponde al año 2023.
- El fondo para obras de mejora de infraestructuras se ha incluido en la estructura de costes concesionales, quitándolo de las inversiones, ya que se entiende que se trata de labores de conservación y mantenimiento.
- Se han excluido los costes de financiación, amortización y el beneficio industrial de la estructura de costes concesionales a efectos de calcular la rentabilidad y el período de recuperación de la inversión (o pay-back de la inversión).
- Se ha efectuado el cálculo de la tasa de descuento según lo establecido en el artículo 10.2.b del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española. De acuerdo con dicho precepto la tasa de descuento aplicable será del 5,22%:

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
may-25	jun-25	jul-25	ago-25	sep-25	oct-25
3,21	3,17	3,24	3,26	3,27	3,15
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,22%

Tabla 18. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

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. 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.

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

21.796.435,53	RESULTADO OPERATIVO
14,20%	RENTABILIDAD OPERATIVA
2.799.145,97	VAN
8 años	PAY-BACK DESCONTADO
3,51%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
16,27%	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 partido de las hipótesis de demanda en el escenario base ajustado, llegándose a la conclusión de que sería necesaria una **disminución de la demanda de usuarios del 3,04%** para llegar a este punto muerto, por lo que el **escenario base no se encuentra alejado del escenario punto muerto**.

Se podría considerar que las variaciones que deberían producirse a la baja en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto, sobre las hipótesis del escenario base ajustado por esta Oficina, tienen posibilidad de producirse. Teniendo en cuenta que la demanda del servicio en el año 2024 (2.405.173 viajeros) fue un 23,48% inferior a la demanda del año 2019, que es la demanda que la Administración ha considerado como base de cálculo para la estimación de los usuarios del servicio el año de inicio de la concesión, no parece imposible que se produjeran variaciones en la demanda que llegaran a alcanzar este punto muerto.

Este escenario punto muerto se resume en la siguiente tabla (detalle en el Anexo V):

18.107.085,01	RESULTADO OPERATIVO
12,09%	RENTABILIDAD OPERATIVA
0,00	VAN
10 años	PAY-BACK DESCONTADO
1,14%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
5,22%	TIR

Tabla 20: Indicadores financieros del escenario punto muerto reducción demanda

5.4. Escenarios alternativos planteados por la ONE

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

- **Escenario alternativo 1.** En este escenario se ha considerado que la demanda se incrementa un 1% anual en vez del 2% que plantea la Administración manteniendo las tarifas constantes. En cuanto a la aportación, se mantiene la calculada por la Administración.
- **Escenario alternativo 2.** Este escenario parte de los datos de demanda del escenario 1 en el que la demanda se incrementa un 1% anual en vez del 2% que planteaba la Administración y se aplica a las tarifas la tasa de crecimiento del 2%. En cuanto a la aportación, se elimina el 6% de beneficio industrial y el porcentaje para la rentabilidad del 24,19%.
- **Escenario alternativo 3.** Este escenario parte de los datos de demanda del escenario 1, se aplica a las tarifas una tasa de crecimiento del 2% y se mantiene la aportación calculada por la Administración incluyendo el 6% de beneficio industrial y el porcentaje para la rentabilidad que establece el Cabildo en 24,19%.
- **Escenario alternativo 4.** Esta Oficina ha tenido conocimiento de la firma del nuevo convenio colectivo del sector de Transporte Regular Interurbano de viajeros de uso general por carretera de la Provincia de Las Palmas, que entrará en vigor el 1 de enero de 2026. El aspecto principal que se recoge en dicho convenio es que establece un salario bruto anual mínimo para personal de conducción de 32.050 €, con una actualización salarial anual garantizada del 2%. Este escenario 4 recoge estos nuevos costes de personal manteniendo el resto de elementos económicos de acuerdo con el escenario base ajustado por esta Oficina

5.5. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

Adicionalmente, esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del concesionario considerando los distintos escenarios descritos en el apartado anterior. En dicho análisis se obtienen los parámetros económico-financieros que se resumen en la tabla y gráficos siguientes:

Escenarios	TIR	VAN	Rentabilidad operativa	Rentabilidad operativa neta	Recuperación inversión
Escenario alternativo 4 ²³	-	-13.438.242,48	0,29%	-10,40%	-
Escenario Punto muerto sobre escenario base ajustado	5,22%	0,00	12,09%	1,14%	-
Escenario alternativo 1	6,11%	190.219,59	12,30%	1,15%	10 años
Escenario alternativo 2	7,48%	745.668,89	13,22%	2,19%	10 años
Escenario Base Ajustado	16,27%	2.799.145,97	14,20%	3,51%	8 años
Escenario alternativo 3	28,16%	7.871.827,93	18,47%	8,11%	6 años

Tabla 21. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

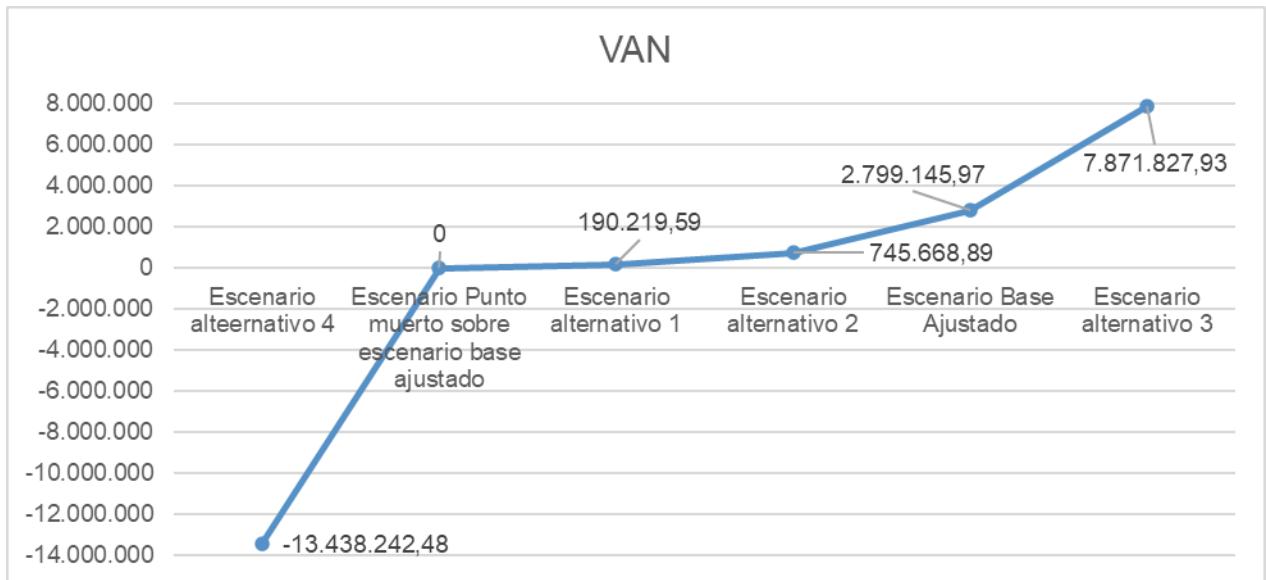


Gráfico 1. Sensibilidad del VAN

²³ En este escenario no se puede obtener la TIR porque los flujos de caja no se recuperan.

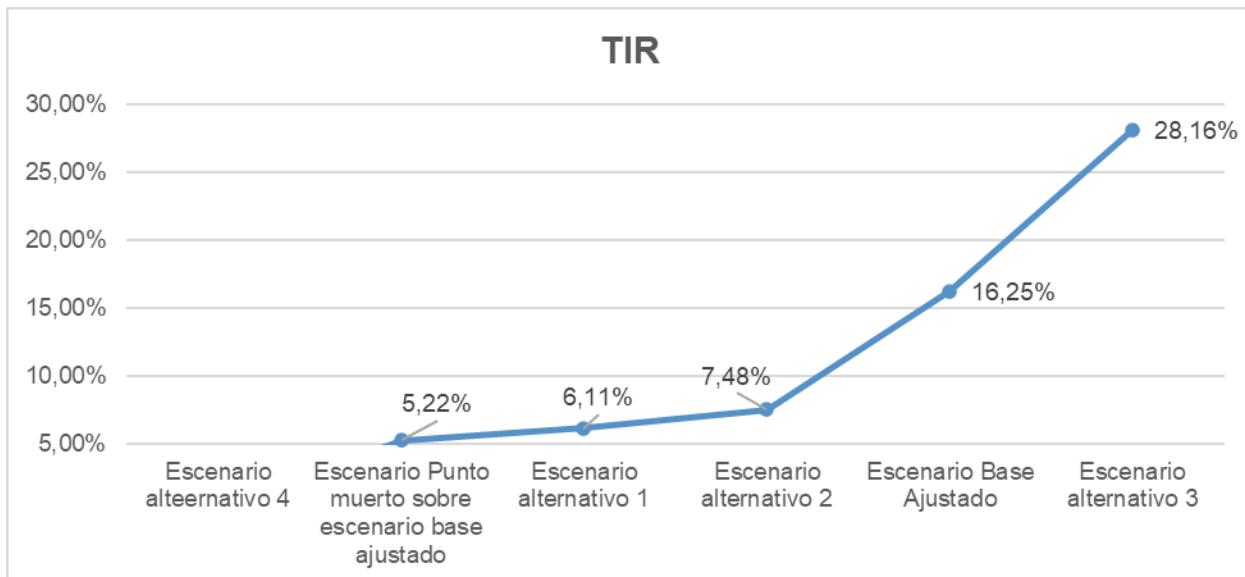


Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR

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

Los resultados obtenidos permiten concluir que incrementos del 2% anual en las tarifas aumentan la rentabilidad del proyecto en mayor medida que incluir en la aportación el 6% de beneficio industrial y el 24,19% de porcentaje para la rentabilidad.

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 **5,22%**.

6.2. Análisis de la duración del contrato

Como ya se ha señalado previamente, conforme al artículo 4, apartados 3 y 4 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera 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 años²⁴ 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

Si estuviese justificado por los costes que se derivan de una situación geográfica particular, la duración de los contratos de servicio público especificados en el apartado 3 en las regiones ultraperiféricas podrá prorrogarse en un porcentaje máximo del 50 %".

En base al citado Reglamento, el Cabildo Insular de Lanzarote plantea una duración del contrato de 15 años, **sin que la ampliación del plazo pueda justificarse vinculada con las condiciones de amortización de los activos**. Además, la Administración **no justifica** que se incurra en **mayores costes por una situación geográfica particular**, ni se encuentre directamente vinculado con el período de recuperación de las inversiones del proyecto, como exige el artículo 29.6 de la LCSP para los contratos de concesión que se planteen con un plazo superior a cinco años.

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

²⁴ Nótese que el Reglamento europeo establece el período máximo de duración de diez años, pero no establece el método para delimitar dentro de ese plazo máximo el período de duración estos contratos.

desarrollo de dicho Reglamento por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros.²⁵

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

No obstante, hay que indicar que, según la disposición final segunda de esta misma Ley este precepto no constituye legislación básica, salvo en los casos en los que se trate de transporte que discurra 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 las Islas Canarias.

A este respecto, la **Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias**, dispone en su artículo 50 que “*La duración de los contratos se determinará de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de los vehículos e inversiones realizadas para su cumplimiento. Dicha duración no podrá ser inferior a ocho años ni superior a veinte*”. Por tanto, tampoco establece ninguna regla de aplicación diferente a la establecida por el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo para superar el plazo de 10 años.

²⁵ 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 regirán 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 las características de este contrato, a juicio de esta Oficina **el plazo de duración de la concesión se debe limitar a 10 años**, de acuerdo con el citado Reglamento (CE) 1370/2007.

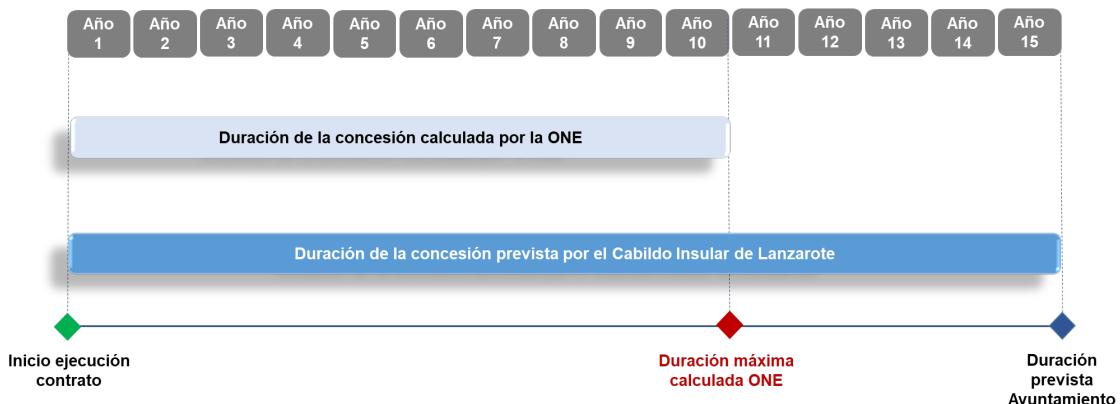


Ilustración 1: Hitos principales de la concesión

7. Análisis de transferencia de riesgo operacional

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

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

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

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

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, costes e inversiones 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 obtendrá el concesionario tienen carácter variable y provienen de los usuarios de las líneas de autobús, pues suponen el 78,94% del total de ingresos concesionales. Por otro lado, el 100% de los costes son de naturaleza fija.
- En cuanto a las inversiones que el concesionario tiene obligación de realizar, se debe señalar que se efectúan durante toda la duración de la concesión.
- Teniendo en cuenta el escenario de **punto muerto** analizado por esta Oficina, se estima que, conforme a dicho análisis, sería necesario que se produjera **una caída de la demanda del 3,04%** para alcanzar una rentabilidad económico-financiera nula, con lo que cualquier reducción adicional situaría el contrato concesional en pérdidas. Se trata de un supuesto que no parece improbable que se pudiera producir en las “condiciones normales de funcionamiento”, tal y como contempla la LCSP al definir la transferencia de riesgo operacional al contratista, ya que la demanda del servicio en el año 2024 fue un 23,48% inferior a la demanda del año 2019 que es la que utiliza la Administración como base de cálculo para estimar los usuarios del servicio el primer año de duración de la concesión.
- Del análisis de sensibilidad del apartado anterior, se desprende que un bajo nivel de desviación en las previsiones de demanda podría comportar variaciones significativas en los parámetros económicos del proyecto concesional ya que el modelo es muy sensible a las fluctuaciones de

demandas por el alto porcentaje que suponen los ingresos variables sobre el total de ingresos concesionales.

En consecuencia, se puede concluir que, de acuerdo con lo establecido en la LCSP, **se produce transferencia de riesgo operacional suficiente al contratista, fundamentalmente del riesgo de demanda**, con lo que el uso de la tipología de contrato de concesión de servicio estaría justificado para la prestación de este servicio.

V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

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

1. Idoneidad del modelo de concesión

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

El Cabildo Insular de Lanzarote ostenta competencias en planificación, financiación y gestión del transporte, en particular en cuanto a modalidades de gestión, de conformidad con el artículo 56 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, así como lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de cabildos insulares y en el artículo 2 del Decreto 159/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de transportes terrestres y por cable.

El Cabildo Insular de Lanzarote carece de los medios personales y materiales para poder llevar a cabo una gestión directa del servicio, por lo que han de contratarse los servicios de empresas privadas especializadas en la prestación de este servicio que cuenten con dichos medios. En relación con el estudio de viabilidad, el artículo 247 de la LCSP establece que debe incluirse la justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión frente a otros tipos contractuales.

En el apartado 3.2 del estudio de viabilidad se analizan aquellas ventajas, desde el punto de vista cualitativo y cuantitativo, del contrato de concesión de servicios frente a otros modelos contractuales, que aconsejan la prestación del servicio bajo esta modalidad contractual.

Entre las ventajas cuantitativas se encuentran la seguridad jurídica, la transferencia del riesgo operacional a la entidad concesionaria, el bajo o nulo impacto de los costes en las arcas del Cabildo y mayor capacidad de endeudamiento para dotar al servicio de mayores inversiones.

Además, el Cabildo considera ventajas cualitativas la agilidad en los procedimientos de compras y en la contratación y gestión del personal, el aprovechamiento del *know how* de la entidad concesionaria, la implantación de planes de gestión, mantenimiento y protocolos de actuación en beneficio de la calidad del servicio y los efectos positivos sobre las personas usuarias y el entorno.

Además, debe tenerse en cuenta que se trata de un servicio público que se viene prestando de forma recurrente y cuya necesidad está acreditada.

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

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

La rentabilidad del proyecto, tal y como ha sido analizada, viene condicionada por la necesidad del concesionario de realizar determinadas inversiones al inicio del periodo concesional, sin que se consideren ingresos al final del periodo concesional procedentes del valor residual de dichas inversiones. Por ello, se ha evaluado en términos de la TIR frente a los ingresos máximos previstos, alcanzando dicha ratio el 16,27% 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 siguiente²⁶:

²⁶ 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
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 8 años (sin 2020 y 2021)	-1,61	2,91	8,36

Tabla 22. Ratio Sector de actividad (CNAE): H493: Otro transporte terrestre de pasajeros

A la vista de la tabla anterior, la TIR del 16,27% que se ha obtenido en el análisis realizado del escenario base ajustado del proyecto, se sitúa por encima del tercer cuartil de los datos contenidos en la Central de Balances del Banco de España, de los últimos 10 años, o excluyendo de esta media los años 2020 y 2021, afectados por las restricciones a la movilidad consecuencia de la pandemia producida por la COVID-19, que en este sector tuvo un impacto muy relevante en los niveles de demanda registrados. Esto se debe a que al tratarse de una concesión de servicios de transporte, el plazo de 10 años está amparado en el Reglamento (CE) 1370/2007, pero las inversiones se recuperarían en el año 8, aplicando lo establecido en la LCSP.

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados en base a los datos y estimaciones facilitadas por el Cabildo de Lanzarote, podría considerarse que la rentabilidad económico-financiera del proyecto se encuentra en un rango que puede considerarse **razonable** por lo que, tanto ésta, como el resto de los indicadores económicos se encontrarían dentro de los límites de la sostenibilidad.²⁷

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

²⁷ 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.

de concesión de servicios, sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo de la letra b) del apartado 3”.

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

En el PCAP se recogen los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas o porcentajes entre los que se encuentra la oferta económica a la baja en el **precio por kilómetro de servicio** (PKS) por parte de los licitadores. La Administración calcula la subvención a pagar por el Cabildo año a año multiplicando el precio por kilómetro de servicio por los kilómetros anuales, por lo que las posibles bajadas en el PKS que realicen los licitadores impacta directamente en la subvención municipal. Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en la aportación pública ofertada por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes.

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

Bajadas aportación	TIR	VAN
0,00%	16,27%	2.799.145,97 €
3,00%	13,54%	2.080.807,86 €
6,00%	10,77%	1.368.191,95 €
9,00%	7,92%	655.576,05 €
11,76%	5,22%	- €
13,00%	3,98%	- 294.578,49 €
16,84%	0,00%	- 1.207.213,65 €

Tabla 23. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

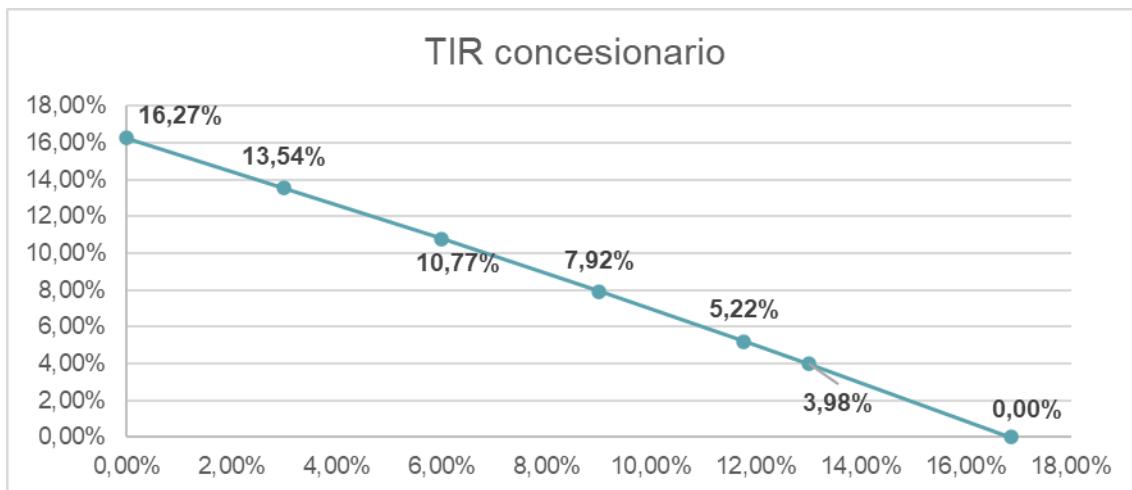


Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera (TIR)

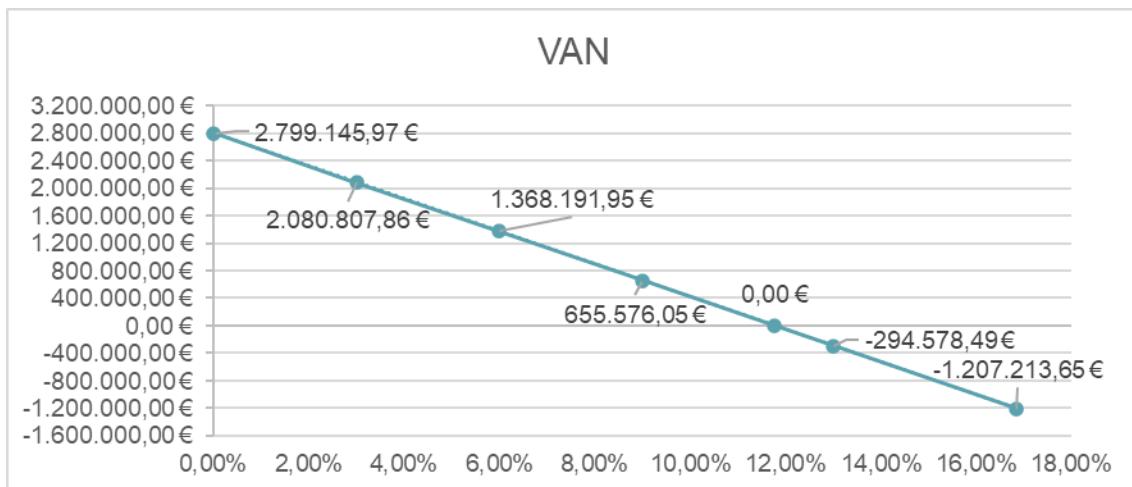


Gráfico 4. Análisis de la sostenibilidad financiera (VAN)

Observando la tabla y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una disminución del precio base de licitación del **11,76%**, 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 porcentaje, el proyecto obtendría rentabilidades que podría poner en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por el Cabildo Insular de Lanzarote y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del “*Concesión de servicios del transporte público regular de viajeros de la isla de Lanzarote*”, se alcanzan las siguientes conclusiones:

- En relación con la **documentación aportada** y las estimaciones tanto de demanda e ingresos, como de costes, con las puntualizaciones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este documento, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- Respecto al **plazo de duración** de la concesión, **no estaría justificado establecer un plazo de duración de la concesión superior a 10 años**, de acuerdo con la normativa sectorial específica, en particular, por lo previsto en el artículo 50 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y 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.
- 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 Cabildo Insular de Lanzarote, 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 Cabildo.

Esta Oficina recomienda, además, analizar las repercusiones del nuevo Convenio Colectivo del sector de Transporte Regular Interurbano de viajeros de uso general por carretera de la Provincia de Las Palmas y ajustar el modelo económico-financiero a esta eventualidad.

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 30 de julio de 2024:

- Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
- Memoria explicativa del proyecto de contratación de la concesión de servicios.
- Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
- Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y anejos.
- Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración.
- Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios.
- Memoria justificativa de la propuesta de estructura de costes y fórmula de revisión de precios.
- Informe del Consejo de Gobierno Insular con la propuesta de aprobación provisional de la estructura de costes y fórmula de revisión de precios.
- Boletín Oficial de la provincia de Las Palmas con la publicación de la estructura de costes.
- Certificado del Cabildo de no alegaciones a la estructura de costes.
- Certificado del Cabildo de aprobación inicial del estudio de viabilidad.
- Boletín Oficial de la provincia de Las Palmas con la publicación del estudio de viabilidad.
- Alegaciones de la Asociación de Regulares de Viajeros de Canarias al estudio de viabilidad.
- Alegaciones de la empresa ARRECIFE BUS, S.L. al estudio de viabilidad.
- Alegaciones de la empresa NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U. al estudio de viabilidad.
- Certificado del Cabildo con la propuesta de desestimación de las alegaciones presentadas al estudio de viabilidad y aprobación definitiva del mismo.
- Boletín estadístico del Banco de España de noviembre de 2024.
- Boletín estadístico del Banco de España de abril de 2025.

2. Documentación adicional facilitada el día 4 de agosto de 2025:
 - Anejo VIII del PCAP régimen tarifario.
3. Documentación adicional facilitada el día 10 de septiembre de 2025:
 - Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios.
 - Anejo VII del PCAP datos estadísticos.
4. Documentación adicional facilitada el día 25 de septiembre de 2025:
 - Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios sin incremento de porcentaje para la rentabilidad.
5. Documentación adicional facilitada el día 14 de octubre de 2025:
 - Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.
 - Propuesta de PCAP modificado.
6. Documentación adicional facilitada el día 11 de noviembre de 2025:
 - Escrito de respuesta al requerimiento de información adicional.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
100,00%	131.718.930,22	Costes Fijos	11.744.614,3 3	11.990.307,9 8	12.241.304,5 0	12.498.119,3 7	12.760.079,4 0	13.024.347,5 9	13.294.242,9 1	13.569.885,9 2	13.851.399,8 0	14.138.910,4 0
2,68%	3.534.837,79	Obras de mejora de infraestructuras	350.630,00	351.261,13	351.893,40	352.526,81	353.161,36	353.797,05	354.433,89	355.071,87	355.711,00	356.351,28
35,20%	46.368.538,16	Gastos de personal susceptible de subrogación	4.180.758,48	4.276.079,78	4.373.574,40	4.473.291,89	4.575.282,95	4.679.599,40	4.786.294,26	4.895.421,77	5.007.037,39	5.121.197,84
7,93%	10.450.660,42	Gastos de personal de nueva contratación	942.270,10	963.753,86	985.727,45	1.008.202,03	1.031.189,04	1.054.700,15	1.078.747,31	1.103.342,75	1.128.498,97	1.154.228,74
2,54%	3.350.614,63	Arrendamientos	306.000,00	312.120,00	318.362,40	324.729,65	331.224,24	337.848,73	344.605,70	351.497,81	358.527,77	365.698,33
9,75%	12.841.079,55	Reparaciones y conservaciones	1.172.731,21	1.196.185,83	1.220.109,55	1.244.511,74	1.269.401,98	1.294.790,02	1.320.685,82	1.347.099,53	1.374.041,52	1.401.522,35
0,01%	8.041,48	Servicios de profesionales independientes	734,40	749,09	764,07	779,35	794,94	810,84	827,05	843,59	860,47	877,68
1,71%	2.255.231,69	Primas de seguro	205.962,48	210.081,73	214.283,36	218.569,03	222.940,41	227.399,22	231.947,20	236.586,15	241.317,87	246.144,23
0,41%	541.459,32	Publicidad, propaganda y relaciones públicas	49.449,60	50.438,59	51.447,36	52.476,31	53.525,84	54.596,35	55.688,28	56.802,05	57.938,09	59.096,85
19,54%	25.743.785,06	Combustible	2.351.090,50	2.398.112,31	2.446.074,56	2.494.996,05	2.544.895,97	2.595.793,89	2.647.709,77	2.700.663,97	2.754.677,24	2.809.770,79
0,34%	452.098,43	Disolución de urea	41.288,58	42.114,35	42.956,64	43.815,77	44.692,09	45.585,93	46.497,65	47.427,60	48.376,15	49.343,68
0,33%	432.809,05	Electricidad puntos de recarga	39.526,95	40.317,49	41.123,84	41.946,31	42.785,24	43.640,94	44.513,76	45.404,04	46.312,12	47.238,36
4,68%	6.158.483,85	Neumáticos	562.432,95	573.681,61	585.155,24	596.858,34	608.795,51	620.971,42	633.390,85	646.058,67	658.979,84	672.159,44
1,14%	1.506.099,49	Lubricantes y aceites	137.546,84	140.297,77	143.103,73	145.965,80	148.885,12	151.862,82	154.900,08	157.998,08	161.158,04	164.381,20
0,40%	521.483,85	Electricidad instalaciones fijas	47.625,31	48.577,82	49.549,37	50.540,36	51.551,17	52.582,19	53.633,83	54.706,51	55.800,64	56.916,65
0,13%	174.334,38	Agua instalaciones fijas	15.921,35	16.239,78	16.564,58	16.895,87	17.233,78	17.578,46	17.930,03	18.288,63	18.654,40	19.027,49
0,03%	40.207,38	Limpieza y mantenimiento de las instalaciones	3.672,00	3.745,44	3.820,35	3.896,76	3.974,69	4.054,18	4.135,27	4.217,97	4.302,33	4.388,38

%	TOTAL	COSTES	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
0,03%	40.207,38	Limpieza y mantenimiento de los vehículos tipo turismo	3.672,00	3.745,44	3.820,35	3.896,76	3.974,69	4.054,18	4.135,27	4.217,97	4.302,33	4.388,38
0,05%	67.012,29	Mantenimiento informático, licencias, actualizaciones	6.120,00	6.242,40	6.367,25	6.494,59	6.624,48	6.756,97	6.892,11	7.029,96	7.170,56	7.313,97
0,45%	591.941,92	Mantenimiento sistema de información	54.060,00	55.141,20	56.244,02	57.368,90	58.516,28	59.686,61	60.880,34	62.097,95	63.339,91	64.606,70
0,73%	961.626,40	Mantenimiento SAE y equipos embarcados	87.822,00	89.578,44	91.370,01	93.197,41	95.061,36	96.962,58	98.901,84	100.879,87	102.897,47	104.955,42
2,54%	3.350.614,63	Mantenimiento de las infraestructuras	306.000,00	312.120,00	318.362,40	324.729,65	331.224,24	337.848,73	344.605,70	351.497,81	358.527,77	365.698,33
0,02%	26.693,23	Mantenimiento de placas fotovoltaicas	2.437,80	2.486,56	2.536,29	2.587,01	2.638,75	2.691,53	2.745,36	2.800,27	2.856,27	2.913,40
0,25%	325.009,62	Mantenimiento de pantallas grandes LED	29.682,00	30.275,64	30.881,15	31.498,78	32.128,75	32.771,33	33.426,75	34.095,29	34.777,19	35.472,74
0,25%	335.061,46	Seguro Obligatorio de Viajeros	30.600,00	31.212,00	31.836,24	32.472,96	33.122,42	33.784,87	34.460,57	35.149,78	35.852,78	36.569,83
0,01%	10.721,97	Consumibles de oficina	979,20	998,78	1.018,76	1.039,13	1.059,92	1.081,12	1.102,74	1.124,79	1.147,29	1.170,23
0,03%	40.207,38	Telefonía / Internet	3.672,00	3.745,44	3.820,35	3.896,76	3.974,69	4.054,18	4.135,27	4.217,97	4.302,33	4.388,38
0,26%	348.463,92	Equipamiento y EPI's para el personal	31.824,00	32.460,48	33.109,69	33.771,88	34.447,32	35.136,27	35.838,99	36.555,77	37.286,89	38.032,63
0,00%	4.690,86	Equipamiento y comunicaciones	428,40	436,97	445,71	454,62	463,71	472,99	482,45	492,10	501,94	511,98
3,33%	4.382.603,93	Otros servicios	400.248,00	408.252,96	416.418,02	424.746,38	433.241,31	441.906,13	450.744,26	459.759,14	468.954,32	478.333,41
0,01%	12.945,10	Impuesto de actividades económicas (IAE)	1.182,23	1.205,88	1.229,99	1.254,59	1.279,68	1.305,28	1.331,38	1.358,01	1.385,17	1.412,88
0,61%	800.327,81	Visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo	73.091,16	74.552,98	76.044,04	77.564,92	79.116,22	80.698,55	82.312,52	83.958,77	85.637,94	87.350,70
0,01%	10.721,97	Tasas locales por gestión de residuos y similares	979,20	998,78	1.018,76	1.039,13	1.059,92	1.081,12	1.102,74	1.124,79	1.147,29	1.170,23
4,58%	6.030.315,84	Gastos generales	550.727,81	561.742,36	572.977,21	584.436,76	596.125,49	608.048,00	620.208,96	632.613,14	645.265,40	658.170,71

ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
78,94%	121.184.516,97	Ingresos Variables	11.213.154,36	11.411.006,57	11.612.419,66	11.817.458,91	12.026.190,80	12.238.683,07	12.426.552,70	12.617.610,68	12.811.915,09	13.009.525,11
42,30%	64.942.562,58	Ingresos por venta de billetes	5.930.978,75	6.049.598,33	6.170.590,29	6.294.002,10	6.419.882,14	6.548.279,78	6.679.245,38	6.812.830,29	6.949.086,89	7.088.068,63
36,64%	56.241.954,39	Ingresos por bonos	5.282.175,61	5.361.408,24	5.441.829,37	5.523.456,81	5.606.308,66	5.690.403,29	5.747.307,32	5.804.780,40	5.862.828,20	5.921.456,48
21,06%	32.330.848,79	Ingresos Fijos	2.160.946,69	2.538.951,36	2.711.759,09	2.961.150,43	3.235.227,60	3.452.341,14	3.615.704,33	3.752.449,31	3.878.574,75	4.023.744,08
0,02%	36.219,33	Ingresos por publicidad	3.307,79	3.373,94	3.441,42	3.510,25	3.580,45	3.652,06	3.725,10	3.799,61	3.875,60	3.953,11
0,23%	348.946,54	Ingresos por alquiler de locales	31.868,08	32.505,44	33.155,55	33.818,66	34.495,03	35.184,93	35.888,63	36.606,40	37.338,53	38.085,30
20,81%	31.945.682,92	Aportación municipal	2.125.770,83	2.503.071,98	2.675.162,13	2.923.821,53	3.197.152,11	3.413.504,14	3.576.090,60	3.712.043,30	3.837.360,62	3.981.705,67
100,00%	153.515.365,75	TOTAL INGRESOS	13.374.101,06	13.949.957,93	14.324.178,75	14.778.609,34	15.261.418,40	15.691.024,21	16.042.257,03	16.370.060,00	16.690.489,85	17.033.269,19

ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Año									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	153.515.365,75	Ingresos Previstos	13.374.101,06	13.949.957,93	14.324.178,75	14.778.609,34	15.261.418,40	15.691.024,21	16.042.257,03	16.370.060,00	16.690.489,85	17.033.269,19
78,94%	121.184.516,97	Ingresos Variables	11.213.154,36	11.411.006,57	11.612.419,66	11.817.458,91	12.026.190,80	12.238.683,07	12.426.552,70	12.617.610,68	12.811.915,09	13.009.525,11
21,06%	32.330.848,79	Ingresos Fijos	2.160.946,69	2.538.951,36	2.711.759,09	2.961.150,43	3.235.227,60	3.452.341,14	3.615.704,33	3.752.449,31	3.878.574,75	4.023.744,08
100,00%	-131.718.930,22	Costes Previstos	-11.991.166,55	-12.238.952,90	-12.492.010,54	-12.750.452,33	-13.014.393,57	-13.283.952,03	-13.559.248,00	-13.840.404,38	-14.127.546,70	-14.420.803,20
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-131.718.930,22	Costes Fijos	-11.991.166,55	-12.238.952,90	-12.492.010,54	-12.750.452,33	-13.014.393,57	-13.283.952,03	-13.559.248,00	-13.840.404,38	-14.127.546,70	-14.420.803,20
21.796.435,53	Resultado operativo	1.382.934,50	1.711.005,03	1.832.168,22	2.028.157,01	2.247.024,82	2.407.072,18	2.483.009,03	2.529.655,61	2.562.943,14	2.612.465,99	
14,20%	Rentabilidad operativa	10,34%	12,27%	12,79%	13,72%	14,72%	15,34%	15,48%	15,45%	15,36%	15,34%	
-16.402.430,95	Amortización	-371.523,10	-438.856,43	-668.356,43	-933.213,57	-1.452.213,57	-1.830.213,57	-2.148.213,57	-2.419.280,24	-2.743.280,24	-3.397.280,24	
5.394.004,58	Resultado Operativo Neto	1.011.411,41	1.272.148,60	1.163.811,79	1.094.943,44	794.811,25	576.858,61	334.795,46	110.375,37	-180.337,10	-784.814,25	
3,51%	Rentabilidad Operativa Neta	7,56%	9,12%	8,12%	7,41%	5,21%	3,68%	2,09%	0,67%	-1,08%	-4,61%	
Tasa de Descuento:	5,22%											
21.796.435,53	Flujos de caja Operativos	1.382.934,50	1.711.005,03	1.832.168,22	2.028.157,01	2.247.024,82	2.407.072,18	2.483.009,03	2.529.655,61	2.562.943,14	2.612.465,99	
-16.402.430,95	Inversiones	0,00	-606.000,00	-1.836.000,00	-2.472.000,00	-2.496.000,00	-1.890.000,00	-1.272.000,00	-813.200,00	-648.000,00	-654.000,00	
5.394.004,58	Flujos de Caja con inversión	1.382.934,50	1.105.005,03	-3.831,78	-443.842,99	-248.975,18	517.072,18	1.211.009,03	1.716.455,61	1.914.943,14	1.958.465,99	
2.799.145,97	Flujos de Caja Descontados	1.314.326,65	998.085,30	-3.289,32	-362.106,38	-193.047,67	381.031,94	848.123,90	1.142.473,66	1.211.354,36	1.177.424,48	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-2.400.904,30	-1.402.818,99	-1.406.108,31	-1.768.214,69	-1.961.262,36	-1.580.230,42	-732.106,52	410.367,14	1.621.721,50	2.799.145,97	

ANEXO V. ESCENARIO PUNTO MUERTO

			Año									
%	TOTAL	RENTABILIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100,00%	149.826.015,23	Ingresos Previstos	13.032.726,94	13.602.560,39	13.970.649,38	14.418.837,73	14.895.292,14	15.318.428,82	15.663.942,13	15.985.928,51	16.300.442,94	16.637.206,23
78,42%	117.495.166,44	Ingresos Variables	10.871.780,25	11.063.609,03	11.258.890,29	11.457.687,30	11.660.064,55	11.866.087,69	12.048.237,80	12.233.479,20	12.421.868,19	12.613.462,15
21,58%	32.330.848,79	Ingresos Fijos	2.160.946,69	2.538.951,36	2.711.759,09	2.961.150,43	3.235.227,60	3.452.341,14	3.615.704,33	3.752.449,31	3.878.574,75	4.023.744,08
100,00%	-131.718.930,22	Costes Previstos	-11.991.166,55	-12.238.952,90	-12.492.010,54	-12.750.452,33	-13.014.393,57	-13.283.952,03	-13.559.248,00	-13.840.404,38	-14.127.546,70	-14.420.803,20
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-131.718.930,22	Costes Fijos	-11.991.166,55	-12.238.952,90	-12.492.010,54	-12.750.452,33	-13.014.393,57	-13.283.952,03	-13.559.248,00	-13.840.404,38	-14.127.546,70	-14.420.803,20
18.107.085,01	Resultado operativo	1.041.560,39	1.363.607,49	1.478.638,84	1.668.385,40	1.880.898,57	2.034.476,79	2.104.694,13	2.145.524,12	2.172.896,24	2.216.403,03	
12,09%	Rentabilidad operativa	7,99%	10,02%	10,58%	11,57%	12,63%	13,28%	13,44%	13,42%	13,33%	13,32%	
-16.402.430,95	Amortización	-371.523,10	-438.856,43	-668.356,43	-933.213,57	-1.452.213,57	-1.830.213,57	-2.148.213,57	-2.419.280,24	-2.743.280,24	-3.397.280,24	
1.704.654,06	Resultado Operativo Neto	670.037,30	924.751,06	810.282,41	735.171,83	428.685,00	204.263,22	-43.519,44	-273.756,11	-570.384,00	-1.180.877,21	
1,14%	Rentabilidad Operativa Neta	5,14%	6,80%	5,80%	5,10%	2,88%	1,33%	-0,28%	-1,71%	-3,50%	-7,10%	
Tasa de Descuento:	5,22%											
18.107.085,01	Flujos de caja Operativos	1.041.560,39	1.363.607,49	1.478.638,84	1.668.385,40	1.880.898,57	2.034.476,79	2.104.694,13	2.145.524,12	2.172.896,24	2.216.403,03	
-16.402.430,95	Inversiones	0,00	-606.000,00	-1.836.000,00	-2.472.000,00	-2.496.000,00	-1.890.000,00	-1.272.000,00	-813.200,00	-648.000,00	-654.000,00	
-16.402.430,95	Flujos de Caja con inversión	0,00	-606.000,00	-1.836.000,00	-2.472.000,00	-2.496.000,00	-1.890.000,00	-1.272.000,00	-813.200,00	-648.000,00	-654.000,00	
1.704.654,06	Flujos de Caja Descontados	1.041.560,39	757.607,49	-357.361,16	-803.614,60	-615.101,43	144.476,79	832.694,13	1.332.324,12	1.524.896,24	1.562.403,03	
	Flujos de Caja Acumulados Descontados	-2.725.342,72	-2.041.040,95	-2.347.810,65	-3.003.434,32	-3.480.364,99	-3.373.899,63	-2.790.726,62	-1.903.931,06	-939.312,49	0,00	