

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

26008

Concesión de servicios del transporte colectivo urbano de viajeros en la ciudad de San Javier

Ayuntamiento de San Javier

Marzo 2026

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: Nº 80/2025

Nº Expediente órgano solicitante: Nº 13573/2022

Tipo de informe: Evaluación básica

Tipo de contrato: Concesión de servicios

Objeto: Concesión de servicios del transporte colectivo urbano de viajeros en la ciudad de San Javier (Murcia).

Entidad solicitante: Ayuntamiento de San Javier

Órgano contratación: Ayuntamiento de San Javier

Fecha solicitud inicial: 22/12/2025

Fecha recepción información complementaria: 11/02/2026 y 25/02/2026



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

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

Oficina Nacional de Evaluación

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

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

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

Este informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada el día 27 marzo de 2026. La información contenida en este documento puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando que procede de la Oficina Nacional de Evaluación.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	4
1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	4
2. Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.	5
II. EXPEDIENTE	6
1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.....	6
2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	6
3. Elementos esenciales de la concesión	7
4. Escenario base de la Administración	10
III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN	13
IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS	14
1. Ingresos y sistema de retribución al contratista	14
1.1. Calidad de la previsión de demanda	14
1.2. Análisis de la estimación de ingresos.....	16
2. Inversiones.....	20
3. Estimación de costes	21
4. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.	26
4.1. Análisis de la tasa de descuento	26
4.2. Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato	26
5. Resultado del análisis realizado por la ONE.....	28
5.1. Escenario Base Ajustado.....	28
5.2. Escenario punto muerto por reducción de la demanda del servicio	30
5.3. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	31
6. Análisis de transferencia de riesgo operacional.....	33
7. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas	35
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	38
ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	40
ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES	41
ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS	42
ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO.....	43

ÍNDICE TABLAS

Tabla 1: Desglose del valor estimado del contrato.....	9
Tabla 2: Escenario base de la Administración.....	12
Tabla 2. Estimación viajeros para cada línea del servicio de transporte	16
Tabla 4. Tarifas (€) aplicadas durante el periodo concesional	17
Tabla 5. Parámetros considerados para la estimación de los ingresos tarifarios	17
Tabla 6. Aportación pública durante el periodo concesional	18
Tabla 7. Ingresos totales del concesionario	19
Tabla 8. Inversión realizada al principio del periodo concesional.....	21
Tabla 9. Costes (€) de personal conductores.....	22
Tabla 10. Costes (€) de personal durante todo el periodo concesional.....	22
Tabla 11. Costes (€) de combustible para el primer año de la concesión	23
Tabla 12. Costes (€) de neumáticos durante el primer año de la concesión	23
Tabla 13. Costes (€) totales durante todo el periodo concesional.....	25
Tabla 14. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	26
Tabla 15. Resultados del Escenario Base Ajustado.....	30
Tabla 16: Escenario de punto muerto	30
Tabla 17. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	31
Tabla 18. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional.....	36

ÍNDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sensibilidad del VAN ante variaciones en la demanda o en los ingresos	32
Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR ante variaciones en la demanda o en los ingresos.....	32
Gráfico 3. Sensibilidad de la TIR ante variaciones en la aportación pública	36

I. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

No obstante, tratándose en este caso de un proyecto de licitación cuyo valor estimado del contrato, calculado conforme a lo establecido en el artículo 101 de la LCSP, no supera doce millones de euros, el contenido del informe preceptivo que debe emitir la ONE tiene carácter de evaluación básica, con los mismos objetivos de análisis señalados en el apartado 3 del artículo 7 de la Orden ONE, pero con los elementos de simplificación que se indican en el artículo 9 de esa misma norma.

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 22 de diciembre de 2025, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Ayuntamiento de San Javier (Murcia) para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista del *“contrato para la explotación integral del servicio público de transporte colectivo urbano de San Javier”*, siendo el Ayuntamiento de San Javier el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones los días 11 de febrero y 25 de febrero de 2026. 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.

Actualmente, el transporte colectivo de viajeros en el municipio de San Javier se presta a través de servicios interurbanos de titularidad autonómica, gestionados por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que atienden desplazamientos de carácter supramunicipal y cuya explotación ha experimentado diversas modificaciones. En este contexto, ante la inexistencia de un servicio urbano municipal específico, en diciembre de 2021 el Ayuntamiento de San Javier impulsó la elaboración del *“estudio sobre creación y puesta en marcha de una línea de transporte urbano terrestre”*, con el fin de analizar la viabilidad de implantar un nuevo servicio público de transporte urbano colectivo, coordinado con las previsiones autonómicas para evitar solapamientos, y cuya prestación se articula mediante concesión de servicios, partiendo de estimaciones orientativas ante la ausencia de una serie histórica propia.

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

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

- **Ámbito subjetivo:** La solicitud ha sido presentada por el Ayuntamiento de San Javier, que como integrante de la Administración Local, se

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

encuentra dentro del ámbito subjetivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP.

- **Ámbito objetivo:** Se trata de un contrato que, sin perjuicio del análisis que después se realiza acerca de la existencia o no de transferencia del riesgo operacional, ha sido calificado por el propio solicitante como contrato de concesión de servicios en virtud de lo previsto en el artículo 15 de la LCSP, habiendo sido informado favorablemente por los servicios jurídicos de la Administración solicitante.

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

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

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

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

3. Elementos esenciales de la concesión

El **objeto** de este contrato es la **gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros**, de carácter permanente, uso general y ámbito exclusivamente municipal de San Javier.

El servicio a gestionar por la empresa concesionaria comprenderá, en todo caso, las siguientes prestaciones:

- La explotación y gestión de la **red pública** de transporte urbano de viajeros, aprobada por el Ayuntamiento de San Javier, determinada por lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPT).
- La adquisición, mantenimiento, conservación, vigilancia, reparación y reposición de los **vehículos** de viajeros necesarios para la correcta prestación del servicio objeto del contrato; así como de la infraestructura, instalaciones, maquinaria, vehículos auxiliares, equipamientos, sistemas y demás medios materiales o inmateriales precisos para la adecuada prestación del servicio.
- La coordinación permanente con el **Ayuntamiento** de San Javier, así como con los demás servicios de transporte interurbano o metropolitano que operen o puedan operar en el término municipal durante la vigencia de la concesión.
- La correcta gestión administrativa y técnica del **contrato**, incluyendo la elaboración y remisión de las memorias e informes periódicos del servicio exigidos.

El ámbito territorial de prestación del servicio objeto del presente contrato comprende el casco urbano del municipio de San Javier e incluye los núcleos de Santiago de la Ribera, El Mirador y Roda, así como aquellos otros enclaves o zonas del término municipal que el Ayuntamiento determine durante la vigencia de la concesión para atender las necesidades de movilidad de la población.

De conformidad con los pliegos y el estudio de viabilidad, la prestación del servicio comprende la explotación de una **red urbana compuesta por cuatro líneas regulares**, conforme a los itinerarios, paradas, frecuencias y cuadros de marcha definidos en el “*Estudio sobre creación y puesta en marcha de la línea de transporte urbano en el Ayuntamiento de San Javier*”, que se estructuran del siguiente modo:

- **Línea 1: Núcleo Urbano de San Javier**, eje principal del sistema de transporte urbano, tiene como objetivo principal vertebrar el núcleo urbano a través de un sistema de transporte integral que comunique los nodos más concurridos de la localidad eliminando la necesidad de realizar transbordos. La prestación de este servicio se llevará a cabo mediante dos autobuses que realizarán dos itinerarios en forma de circuito circular: una en sentido horario y otra en sentido antihorario.
- **Línea 2: Roda - Centro ciudad**, tiene como objetivo comunicar las pedanías de Roda y Euroroda con el centro urbano de la ciudad de San Javier en las franjas horarias que se consideran más relevantes, que son las de entrada y salida del horario laboral e institutos.
- **Línea 3: El Mirador – Centro ciudad**, tiene como objetivo comunicar la pedanía de El Mirador y El Pino con el centro urbano de San Javier, concretamente en las franjas horarias que se consideran más relevantes entre las que caben destacar la entrada y salida del horario laboral y lectivo de los institutos.
- **Línea 4: Lanzadera Santiago de la Ribera – Hospital de los Arcos**. La implementación de esta línea supone una comunicación rápida y directa entre los tres nodos que ocupan el mayor rango de movimientos de la localidad de San Javier: Centro Urbano, Santiago de la Ribera y Hospital.

Para la correcta explotación del servicio, el contrato prevé la adscripción de una **flota mínima de cuatro autobuses** urbanos de Clase I, de tecnología híbrida y con capacidad aproximada para 90 viajeros, de los cuales tres se destinan a la prestación ordinaria del servicio (dos para la línea 1 y uno para las líneas 2, 3 y 4) y uno actúa como vehículo de reserva, asegurando la cobertura de incidencias operativas y operaciones de mantenimiento sin afcción al servicio. Los vehículos cumplen con los requisitos de accesibilidad universal y con las condiciones técnicas exigidas en los pliegos.

Asimismo, corresponde al concesionario disponer y gestionar las instalaciones fijas necesarias para la prestación del servicio, incluyendo una nave o cochera para el estacionamiento de los vehículos, espacios destinados a taller y

mantenimiento, y dependencias auxiliares para oficinas, vestuarios y zonas de descanso del personal. La prestación incluye, además, el mantenimiento, limpieza y reparación de la flota, la atención al usuario, la gestión de incidencias y reclamaciones, y la implantación y correcta operatividad de los sistemas tecnológicos del servicio, en particular el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y los sistemas de emisión y control de billetes.

Según el PCAP, remitido por el Ayuntamiento, la duración del contrato de concesión para los servicios de autobús será de **8 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](#)³.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende al importe máximo total de **6.597.224,86 euros**.

Por otro lado, el **valor estimado (VE)** de este contrato ascendería a **9.552.056,23 euros** (IVA no incluido). Dicha cuantía y su desglose se reflejan en el PCAP del siguiente modo:

Importe neto cifra de negocio	Importe licitación	Valor estimado (IVA excluido)
2.954.831,37	6.597.224,86	9.552.056,23

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

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

Por otra parte, al objeto del contrato le corresponde la siguiente codificación en la Nomenclatura de Vocabulario Común de Contratación Pública, CPV⁴:

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

³ El artículo 4, apartado 3, del referido Reglamento 1370/2007 indica que: “La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar y 15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión”.

⁴ 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.

Los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, aplicable al valor estimado que queda constituido por la suma de los ingresos tarifarios y la subvención municipal.

Sin embargo, el Ayuntamiento ha considerado que los ingresos tarifarios se mantengan constantes durante toda la vigencia del servicio debido a su relevancia social y a su papel esencial en la planificación de la movilidad del municipio de San Javier. En consecuencia, será la aportación municipal la que absorba el incremento de precios, y se corresponderá con la diferencia entre los ingresos totales revisados mediante la aplicación de la fórmula, y los ingresos tarifarios.⁵ La fórmula aplicable contemplada en el PCAP es la siguiente:

$$K_t = 0,4032 \frac{PR_t}{PR_0} + 0,0209 \frac{MP_t}{MP_0} + 0,0209 \frac{MR_t}{MR_0} + 0,0218 \frac{N_t}{N_0} + \left(0,0901(1 - x) \frac{G_t}{G_0} \right) + 0,4430$$

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

4. Escenario base de la Administración

A partir de la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, se pueden destacar los aspectos siguientes:

- La concesión se plantea con una vigencia total de **8 años**, de conformidad con el artículo 4.3 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.
- El contrato no se divide en lotes.
- El proyecto concesional prevé inversiones en inmovilizado por parte del concesionario en activos necesarios para la realización del servicio, que incluyen tanto la adquisición de los autobuses urbanos destinados a la

⁵ Es importante señalar que, de esta forma, el incremento anual de la aportación es superior al que corresponde al aplicar la revisión de precios exclusivamente a la aportación, ya que la aportación absorbe también el importe correspondiente al incremento de ingresos tarifarios procedentes de la revisión de precios.

prestación del servicio como la construcción de la nave para el estacionamiento, resguardo y mantenimiento de la flota.

- Ante la ausencia de datos históricos sobre la demanda por tratarse de un servicio nuevo, el Ayuntamiento realiza una estimación de los ingresos anuales considerando una ocupación media de 10 viajeros por vehículo. Dado que los autobuses cuentan con 90 plazas, esta previsión equivale a un índice de ocupación del 11,11 %.
- Los ingresos tarifarios proceden de la aplicación de las tarifas a los usuarios del servicios y serán fijadas por el Ayuntamiento, que ha considerado que se mantendrán constantes a lo largo del periodo concesional, sin aplicar la fórmula de revisión de precios recogida en el PCAP.
- Por otro lado, el concesionario percibirá una aportación pública monetaria anual, cuyo importe se determina como la diferencia entre los costes operativos previstos para la prestación del servicio, incluido el beneficio industrial del 6%, y los ingresos tarifarios previstos. Según el Ayuntamiento, esta aportación tiene carácter de ingreso fijo e invariable, a excepción de la correspondiente revisión de precios que pueda surgir durante el contrato, en aplicación de la fórmula prevista en el PCAP a partir del segundo año del contrato⁶.
- Por la parte de los costes, el Ayuntamiento de San Javier distingue dos tipos de costes. Por un lado, identifica como costes fijos aquellos que deben asumirse con independencia del nivel de prestación del servicio, y por otro, considera costes variables los asociados a la actividad y al recorrido, especialmente los derivados del uso y mantenimiento de los vehículos.
- El componente económico fundamental de la estructura de costes concesionales son los costes de personal, que representan el 58,94% del total de costes concesionales.
- Según el estudio de viabilidad aportado, la evolución de los costes de explotación del servicio se ha estimado por el Ayuntamiento aplicando un incremento interanual del 1%⁷.
- El Ayuntamiento tiene en cuenta para el análisis de los costes los gastos financieros resultantes de las inversiones en vehículos de transporte y un

⁶ No obstante lo mencionado al tratar la revisión de precios, la hoja de cálculo aportada por el Ayuntamiento no incorpora la aplicación efectiva de la revisión de precios en la estimación de los flujos económicos utilizados para el cálculo del Valor Actual Neto (VAN) y de la Tasa Interna de Rentabilidad (TIR), manteniéndose en dichos cálculos los valores nominales iniciales.

⁷ Sin embargo, los datos aportados en la hoja de cálculo del Ayuntamiento contemplan todas las partidas de ingresos y costes, constantes durante el periodo de la concesión, a los efectos del cálculo de los flujos de caja.

beneficio industrial del 6%, además de una partida de gastos generales del 15% sobre el total de costes directos e indirectos.

- La tasa de descuento utilizada por el Ayuntamiento es del 5,24%.

El resumen de los parámetros económico-financieros resultantes de la concesión planteada por el Ayuntamiento de San Javier son los siguientes:

2.331.987,17	RESULTADO OPERATIVO
24,90%	RENTABILIDAD OPERATIVA
106.097,44	VAN
8 años	PAY-BACK DESCONTADO
9,87%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
6,72%	TIR
5,24%	Tasa de descuento

Tabla 2: Escenario base de la Administración

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

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

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

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

Posteriormente, se ha examinado la rentabilidad económico-financiera del proyecto para el contratista partiendo de la información, hipótesis y estimaciones facilitadas por el solicitante del informe, complementándose con aquellas otras que se han considerado oportunas al realizar este informe⁸.

El desarrollo del análisis se ha completado con la evaluación de la existencia de transferencia del riesgo operacional al concesionario, en los términos exigidos en 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.

El informe finaliza con un apartado de conclusiones y recomendaciones.

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

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

En esta parte analizaremos el modelo económico de la concesión partiendo del escenario base presentado por el solicitante del informe, según se ha comentado en el apartado II.4, si bien modificando los aspectos que así se consideran por parte de esta Oficina. El resultado de este análisis constituirá el escenario base ajustado presentado en el apartado IV.5.1, del que se estudiarán, en su caso, diferentes parámetros, escenarios adicionales, etc. y se presentarán los resultados y conclusiones del informe.

1. Ingresos y sistema de retribución al contratista

1.1. Calidad de la previsión de demanda

Para valorar la calidad de la previsión de la demanda del servicio de transporte urbano colectivo en el municipio de San Javier, resulta necesario atender tanto a las características demográficas y territoriales del municipio como a los criterios metodológicos empleados en el estudio de viabilidad:

- En primer lugar, según el estudio de viabilidad aportado, el municipio de San Javier contaba con una población de 34.468⁹ habitantes censados en 2022. A estos, habría que añadir una población estacional muy relevante, asociada fundamentalmente a los periodos vacacionales y a la actividad turística del entorno del Mar Menor, que puede llegar a triplicar la población en época estival. Esta **estacionalidad poblacional**, expresamente tenida en cuenta en el *“estudio sobre creación y puesta en marcha de una línea de transporte urbano terrestre en el Ayuntamiento de San Javier (Murcia)”*, genera importantes oscilaciones en las necesidades de movilidad, tanto en intensidad como en distribución espacial y temporal.
- En segundo lugar, los estudios incorporados al expediente ponen de manifiesto que San Javier presenta una estructura urbana dispersa, con distintos núcleos de población, zonas residenciales, áreas turísticas y equipamientos que actúan como focos generadores de desplazamientos internos.
- A nivel urbano no existe en la actualidad ninguna operadora de carácter urbano dando servicio al municipio de San Javier. Sin embargo, a nivel interurbano, existen diferentes líneas de autobuses, operadas por diferentes agentes que comunican los principales núcleos y pedanías del término municipal con el espacio litoral del Mar Menor, más la conexión con la estación de ferrocarril de Balsicas.

⁹ Esta Oficina, ha consultado las fuentes oficiales del Instituto Nacional de Estadística para el año 2025, que arrojan una población residente de 36.524 habitantes

- No obstante, y pese a las perspectivas de crecimiento existentes, el estudio de viabilidad adopta un **enfoque prudente** en la estimación de la demanda, evitando hipótesis excesivamente optimistas en una fase inicial de implantación del servicio. En la actualidad, según los datos recopilados en el diagnóstico de movilidad municipal, los desplazamientos en autobús en San Javier representan aproximadamente el **2% del total de los viajes realizados**.

En este sentido, el Ayuntamiento señala que la ocupación media del servicio depende de numerosos factores para los que no se dispone actualmente de información objetiva, como la estacionalidad, la variación diaria de la demanda, la evolución del servicio en el tiempo, las zonas de paso o el grado de implantación del sistema; a efectos del estudio económico-financiero. Por todo ello, se ha considerado como referencia una **ocupación media de 10 pasajeros por vehículo, equivalente a un índice de ocupación aproximado del 11,11% en autobuses de 90 plazas**.

A partir de los datos aportados por el Ayuntamiento, se puede obtener el número de usos del servicio de transporte urbano en autobús en el municipio de San Javier para cada línea, tomando como referencia los siguientes parámetros:

- La **producción comercial efectiva** expresada en kilómetros recorridos por los vehículos: es la producción comercial regular más el kilometraje de autobuses en vacío que se ha estimado en un 6% del total. Esta producción comercial efectiva, estimada en base a los itinerarios de cada línea incluidos en la documentación técnica del servicio, se fija en **245.190,88 km anuales**, y se mantiene constante a lo largo del periodo concesional.
- Un **desplazamiento promedio por viaje**, que es la longitud media de los kilómetros recorridos por las líneas urbanas previstas para la prestación del servicio. Este desplazamiento promedio por viaje se ha estimado en **5,87 km**.
- La ocupación media de **10 pasajeros por vehículo**.

Para el cálculo de usos/viajes el estudio parte de los kilómetros totales efectuados por cada línea, los multiplica por la ocupación media prevista y divide el resultado por el desplazamiento promedio por viaje, obteniéndose así una estimación orientativa del número total de usos o viajes realizados durante el periodo considerado. Estas cifras se presentan en la siguiente tabla:

Concepto	Línea 1 Horario	Línea 1 Antihorario	Línea 2	Línea 3	Línea 4	Total
Producción comercial efectiva (km)	89.782,53	89.785,32	20.000,04	26.696,16	18.926,83	245.190,88
Desplazamiento promedio por viaje (km)	5,80	5,80	5,17	8,05	5,19	5,87
Ocupación media	10	10	10	10	10	10
Estimación usos/viajes	154.765,44	154.802,27	38.692,29	33.168,70	36.466,83	417.895,53

Tabla 3. Estimación viajeros para cada línea del servicio de transporte

Como ya se ha señalado, al tratarse de un servicio de nueva implantación, no se dispone de datos históricos de demanda real y el Ayuntamiento ha previsto mantener **constante** esta hipótesis de demanda a lo largo del período concesional como referencia para la planificación económica y funcional del servicio.

A la vista de todo lo anterior, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación utilizado por el Ayuntamiento de San Javier que, en general, se considera que ha sido elaborado con razonabilidad suficiente y ha permitido llevar a cabo la evaluación objeto de este informe.

1.2. 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.**

Los ingresos por prestación del servicio tienen carácter **variable**, al depender directamente del nivel de utilización del transporte urbano por parte de los usuarios y las **tarifas aprobadas por el Ayuntamiento** de San Javier, que serán aplicables durante toda la vigencia del contrato. Los títulos de transporte y precios aplicables en cada momento serán los que determine el Ayuntamiento titular del servicio.

El Ayuntamiento señala en el estudio de viabilidad que se hace necesario considerar que el futuro servicio de transporte ha de ser atractivo y abierto al público de manera que se garanticen unos mínimos de demanda, fijando un precio de billete que sea asumible por la ciudadanía. Para ello se propone la aplicación de un sistema tarifario con billetes ordinarios y distintas modalidades

de tarjetas y bonos, con precios diferenciados en función de las características del colectivo de usuarios. En la siguiente tabla se recoge el sistema tarifario que propone el Ayuntamiento, y el porcentaje de uso de cada tipo de tarifa o billete:

Tipo de tarifa	Precio con IVA	Precio sin IVA	Porcentaje de uso (%)
Billete ordinario	1,50	1,36	20,00 %
Tarjeta Joven	0,80	0,73	24,40 %
Bono simple	1,15	1,05	32,31 %
Tarjeta Jubilado	0,60	0,55	6,11 %
Tarjeta Jubilado Especial	0,30	0,27	6,11 %
Familia Numerosa y Familia Monoparental	0,60	0,55	4,05 %
Familia Numerosa Especial y Familia Monoparental	0,30	0,27	1,14 %
Tarjeta Desempleado	0,60	0,55	3,79 %
Tarjeta Colectivos vulnerables	0,00	0,00	1,04 %
Tarjeta acompañante nominal persona con discapacidad >33 % y grado de dependencia	0,00	0,00	0,52 %
Tarjeta Colectivos Discapacitados	0,00	0,00	0,53 %
Total			100,00%

Tabla 4. Tarifas (€) aplicadas durante el periodo concesional

A partir de esta estructura tarifaria y de su porcentaje de uso, el estudio calcula un **ingreso medio por viaje**, obtenido como media ponderada de los precios sin IVA de todos los títulos, resultando un coste promedio del billete de autobús de **0,88 euros** por viaje.

De esta manera, los ingresos tarifarios se obtienen al multiplicar los usos o viajes estimados en el apartado IV.1.1 de este informe por tarifa media o ingreso medio por viaje.

En la siguiente tabla se recogen los ingresos tarifarios anuales en base a la información remitida por el Ayuntamiento de San Javier:

Concepto	Línea 1 Horario	Línea 1 Antihorario	Línea 2	Línea 3	Línea 4	Total
Usos/Viajes estimados	154.765,44	154.802,27	38.692,29	33.168,70	36.466,83	417.895,53
Ingreso medio por viaje (€)	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
Ingresos tarifarios (€)	136.788,31	136.820,86	34.197,90	29.315,91	32.230,94	369.353,92

Tabla 5. Parámetros considerados para la estimación de los ingresos tarifarios

En consecuencia, dichos ingresos se estiman en **369.353,92 euros para el primer año de contrato**. Además, el Ayuntamiento ha previsto que los ingresos tarifarios permanezcan **constantes** a lo largo del periodo concesional de 8 años,

como señala en su respuesta al requerimiento remitido a esta Oficina con fecha 11 de febrero de 2026: *“En este contrato, se ha considerado que los ingresos tarifarios se mantengan constantes durante toda la vigencia del servicio debido a su relevancia social y a su papel esencial en la planificación de la movilidad del municipio de San Javier. En consecuencia, será la aportación municipal la que absorba el incremento de precios, y se corresponderá con la diferencia entre los ingresos totales revisados mediante la aplicación de la fórmula, y los ingresos tarifarios”*.

En base a lo anterior, los ingresos por demanda de la prestación principal del servicio a lo largo de la vigencia de la concesión se estiman en **2.954.831,37 euros**, que representa el **30,90%** de los ingresos totales.

- **Aportación pública monetaria**

La aportación municipal se articula como una compensación para garantizar el equilibrio económico de la concesión, ya que los ingresos tarifarios resultan insuficientes para cubrir el coste total del servicio. Esta aportación a cargo del Ayuntamiento es calculada como la diferencia entre los costes de prestación del servicio y los ingresos tarifarios, añadiendo un beneficio industrial que se fija en un 6% del coste de explotación.

Como señala el propio Ayuntamiento en su escrito de 25 de febrero de 2026: *“La aportación municipal anual tiene carácter de máxima, fija e invariable a excepción de las correspondientes revisiones de precios que puedan surgir durante el contrato”*.

A este respecto, esta Oficina ha corregido la aplicación de la fórmula de revisión de precios, de conformidad con la evolución prevista de los costes del servicio¹⁰. Como resultado de dicha revisión, se obtiene un valor del coeficiente **K_t del 100,55 %**.

De acuerdo con lo anterior, los ingresos procedentes de la aportación pública monetaria a lo largo de la vigencia de la concesión se estiman en **6.535.020,42 euros**, que representa el **68,34%** de los ingresos totales. Su distribución por anualidades se muestra en la siguiente tabla:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
801.369,21	805.751,90	810.158,56	814.589,31
Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
819.044,30	823.523,65	828.027,51	832.555,99

Tabla 6. Aportación pública durante el periodo concesional (€)

¹⁰ Como se menciona en el apartado IV.3 de este informe, relativo a la Estimación de costes, el Ayuntamiento en el estudio de viabilidad ha previsto incrementos en los costes del 1% anual por el posible incremento interanual del IPC.

- **Ingresos por reversión de activos**

Esta Oficina ha incluido los ingresos por reversión de activos al Ayuntamiento por importe de **72.000 euros en el último año de la concesión**, por las dos anualidades pendientes de amortizar de las instalaciones fijas (la nave), en base a la información facilitada por el Ayuntamiento en su escrito de 11 de febrero de 2026, donde indica:

“El período de amortización de las instalaciones fijas se ha considerado de 10 años, mientras que del análisis económico-financiero resulta un período de recuperación de la inversión (PRI) de 8 años, inferior al horizonte de amortización adoptado.

Las instalaciones fijas revertirán al Ayuntamiento al término de la concesión, sin posibilidad de explotación posterior por parte del concesionario. Por este motivo, resulta necesario que la Administración compense la parte de la inversión no amortizada, garantizando la recuperación íntegra de la inversión realizada.

El coste total estimado de la nave asciende a 360.000 €, lo que supone una amortización lineal anual de 36.000 €. Dado que la duración de la concesión es de 8 años, al finalizar la misma quedarán dos anualidades pendientes de amortizar, equivalentes a un importe total de 72.000 €. En consecuencia, y dado el régimen de reversión de las instalaciones, corresponderá al Ayuntamiento aportar dicha cuantía, asegurando el equilibrio económico-financiero de la concesión”.

Estos ingresos suponen el **0,75%** de los ingresos concesionales.

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario durante los 8 años de duración ascienden a **9.561.851,79 euros**, cuya distribución por anualidades se recoge en la tabla siguiente:

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
Ingresos tarifarios	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
Aportación municipal	801.369,21	805.751,90	810.158,56	814.589,31
Ingresos por reversión				
Ingresos totales	1.170.723,13	1.175.105,82	1.179.512,48	1.183.943,23
Concepto	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
Ingresos tarifarios	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
Aportación municipal	819.044,30	823.523,65	828.027,51	832.555,99
Ingresos por reversión				72.000,00
Ingresos totales	1.188.398,22	1.192.877,58	1.197.381,43	1.273.909,91

Tabla 7. Ingresos totales del concesionario (€)

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

2. Inversiones

La concesión del servicio de transporte urbano objeto de análisis exige la realización de una **inversión inicial obligatoria por parte del concesionario que asciende a 1.760.000 euros**, necesaria para garantizar la correcta prestación del servicio desde el inicio del contrato. Dicha inversión se destina principalmente a la adquisición del material móvil (los autobuses urbanos que prestarán servicio en las distintas líneas proyectadas), así como a la construcción de una nave destinada al estacionamiento, resguardo y mantenimiento de la flota, prevista en el estudio de viabilidad sobre una parcela municipal puesta a disposición por el Ayuntamiento.

Para la correcta explotación del servicio, el contrato prevé la adscripción de una **flota mínima de cuatro autobuses** urbanos de Clase I, de tecnología híbrida y con capacidad aproximada para 90 viajeros, de los cuales tres se destinan a la prestación ordinaria del servicio y uno actúa como vehículo de reserva, asegurando la cobertura de incidencias operativas y operaciones de mantenimiento sin afección al servicio. Los vehículos cumplen con los requisitos de accesibilidad universal y con las condiciones técnicas exigidas en los pliegos.

De acuerdo con el observatorio de costes, así como concesiones similares de servicios de transporte público, el Ayuntamiento estima un coste unitario de 350.000 euros/vehículo para los autobuses de CLASE I (Híbridos). La vida útil considerada por el Ayuntamiento es de 10 años, no obstante, esta Oficina ha considerado ajustar la amortización de los mismos, al plazo concesional de 8 años, dado que no habían considerado valor residual alguno en el modelo.

Asimismo, corresponde al concesionario disponer y gestionar las **instalaciones fijas** necesarias para la prestación del servicio, incluyendo una nave o cochera para el estacionamiento de los vehículos, espacios destinados a taller y mantenimiento y dependencias auxiliares para oficinas, vestuarios y zonas de descanso del personal. La prestación incluye, además, el mantenimiento, limpieza y reparación de la flota, la atención al usuario, la gestión de incidencias y reclamaciones y la implantación y correcta operatividad de los sistemas tecnológicos del servicio, en particular el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y los sistemas de emisión y control de billetes.

El Ayuntamiento estima un coste unitario de 360.000 euros tanto para la adquisición de las instalaciones como la adecuación y mejora de estas para el correcto funcionamiento y mantenimiento del servicio durante la vigencia del contrato, contemplando una vida útil de 10 años.

El resumen de las inversiones a realizar por el concesionario se resume en la siguiente tabla:

Concepto	Coste adquisición	Vida útil (años)
Autobús titular 1	350.000	8
Autobús titular 2	350.000	8
Autobús titular 3	350.000	8
Autobús Reserva	350.000	8
Total autobuses	1.400.000	
Nave (instalación fija)	360.000	10
Total inversiones	1.760.000	

Tabla 8. Inversión realizada al principio del periodo concesional (€)

Como ya se ha señalado previamente, al finalizar la concesión todos los bienes afectos al servicio revertirán al Ayuntamiento de San Javier. La parte de la inversión pendiente de amortizar de las instalaciones, estimada en 72.000 euros, será compensada por el Ayuntamiento. Este importe ha sido considerado por esta Oficina como un ingreso por reversión de activos en el último año de la concesión.

3. Estimación de costes

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

- **Gastos de personal.** El personal de conducción constituye el núcleo principal de esta partida, al ser el directamente encargado de la prestación del servicio. La estimación de estos costes se realiza tomando como referencia el Convenio Colectivo de Transporte de Viajeros por Carretera aplicable, considerando el coste empresa anual por conductor, que incluye salario base, pagas extraordinarias, pluses y complementos salariales, así como las cotizaciones a la Seguridad Social a cargo de la empresa.

A partir del coste anual por conductor, el estudio determina la jornada efectiva anual, descontando descansos, vacaciones, permisos y un porcentaje de absentismo, obteniéndose así el número real de horas disponibles para la prestación del servicio. Sobre esta base se calcula el coste por hora efectiva de conducción, diferenciando entre horas ordinarias y horas correspondientes a trabajo en días festivos, que cuentan con una retribución específica conforme a lo establecido en el convenio colectivo.

La combinación del número total de horas de conducción necesarias para cubrir el servicio con los costes horarios obtenidos permite determinar el coste anual del personal de conducción, que constituye la principal partida

de gasto del concesionario. El coste empresa anual por conductor se estructura conforme a los siguientes conceptos:

Costes anuales	Importe	Conductores	Total
Salario Base	30.138,76	10	301.387,60
Plus Conductor-Perceptor	5.023,13	10	50.231,26
Plus Productividad	62,79	10	627,89
Costes sociales	11.976,39	10	119.763,88
Coste total	47.201,06		472.010,59

Tabla 9. Costes (€) de personal conductores

Asimismo, se incluyen los **costes del personal administrativo y de apoyo**, necesario para la gestión ordinaria del servicio, tales como tareas de administración, coordinación operativa, control económico, atención al usuario y cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Esta Oficina ha suprimido los costes del personal administrativo de la partida de costes de personal, habida cuenta de que la partida de gastos generales asciende al 15% sobre el resto de los costes concesionales, y en este concepto ya se incluyen este tipo de costes de estructura.

El Ayuntamiento, ha considerado un incremento anual del 1% en los costes de personal. En consecuencia, los costes de personal para todo el periodo concesional son los siguientes:

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
Costes de personal de conducción	472.010,59	476.730,70	481.498,01	486.312,99
Concepto	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
Costes de personal de conducción	491.176,12	496.087,88	501.048,76	506.059,24

Tabla 10. Costes (€) de personal durante todo el periodo concesional

Estos costes ascienden en el periodo concesional a 3.910.924,27 euros, el 58,94% del total de costes concesionales.

- **Costes kilométricos.** Esta partida incluye los **costes directamente asociados a la explotación de los vehículos**, estimados por el Ayuntamiento, en función de los kilómetros recorridos anualmente, tales como combustible, consumo de disolución de urea (AdBlue), reparaciones, mantenimiento y neumáticos.
 - Así pues, los **costes de combustible** se calculan multiplicando el número de kilómetros recorridos por el consumo medio de combustible y por el precio medio de adquisición. El Ayuntamiento considera un

consumo medio de 35 litros por cada 100 km y un precio de adquisición de 1,229 €/litro, lo que da lugar a un coste total de combustible en el primer año de explotación de 105.437,65 euros, asociado a una producción anual de servicio de aproximadamente 245.190,88 km.

Línea	Precio adquisición (€/l)	Consumo medio (l/100 km)	Km recorridos	Combustible (€)
Línea 1 horario	1,229	35,00	89.782,53	38.608,53
Línea 1 antihorario	1,229	35,00	89.785,32	38.609,73
Línea 2	1,229	35,00	20.000,04	8.600,47
Línea 3	1,229	35,00	26.696,16	11.479,95
Línea 4	1,229	35,00	18.926,83	8.138,97
Total				105.437,65

Tabla 11. Costes (€) de combustible para el primer año de la concesión

Este coste asciende en el periodo concesional a 873.621,64 euros, el 13,71% del total de costes concesionales.

- De manera complementaria, el **consumo de disolución de urea** se calcula como el 3 % del coste del combustible. Este coste asciende en el periodo concesional a 26.208,65 euros, el 0,40% del total de costes
- Los **costes de reparaciones y mantenimiento** se estiman aplicando una ratio de 0,20 €/km por expedición (km), ascendiendo a un total de 406.314,17 euros en el periodo concesional, el 6,12% del total de costes.
- En cuanto a los **costes de neumáticos**, se calculan teniendo en cuenta que cada vehículo tiene 8 neumáticos, con una vida útil media de 70.000 km y un precio unitario de 699,92 euros. El coste lo estiman multiplicando el número de neumáticos por el precio unitario y ajustando según el kilometraje recorrido.

Dado que los vehículos titulares superan los 70.000 km anuales, se reemplazan todos los neumáticos, dando lugar a los siguientes importes por línea para el primer año de contrato:

Línea	Precio (€)	Nº neumáticos	Expediciones (km)	Duración km	Neumáticos (€)
Línea 1 horario	699,92	8	89.782,53	70.000	7.181,78
Línea 1 antihorario	699,92	8	89.785,32	70.000	7.182,00
Líneas 2-3-4	699,92	8	65.623,03	70.000	5.599,36
Reserva	699,92	8	0,00	70.000	5.599,36
Total					25.562,51

Tabla 12. Costes (€) de neumáticos durante el primer año de la concesión

Este coste asciende en el periodo concesional a 211.802,50 euros, el 3,19% del total de costes concesionales.

- **Gastos de promoción del servicio.** Esta partida recoge los costes asociados a las acciones de comunicación y promoción del servicio, incluyendo campañas informativas, señalización, material divulgativo y otras actuaciones destinadas a fomentar el uso del transporte urbano entre la población. Se ha estimado un coste por este concepto para el primer año de 25.000 euros, que en el total de la concesión asciende a 207.141,76, el 3,12% del total de costes.
- **Costes de seguros.** Incluye principalmente los seguros de los vehículos y otras pólizas necesarias para cubrir riesgos asociados a la actividad. Este coste se estima en 3.000 euros anuales por autobús, lo que asciende a 12.000 euros por los 4 autobuses. El coste total asociado a esta partida asciende a 99.428,05 euros, el 1,50% de los costes concesionales.
- **Costes fiscales.** Comprenden los tributos y tasas que gravan la actividad, tales como impuestos sobre vehículos, tasas municipales u otros gravámenes vinculados a la explotación del servicio, estimándose en 1.029 euros por cada autobús, lo que asciende a 4.116,16 euros para los 4 autobuses el primer año. Estos costes ascienden a 34.105,15 euros, el 0,51% del total de costes.
- **Gastos generales.** representan los costes de estructura del concesionario, no imputables directamente a una partida concreta, pero imprescindibles para el funcionamiento del servicio. Incluyen, entre otros, gastos de administración, dirección, gestión económica y contable, compras, gestión de personal y prevención de riesgos laborales.

De conformidad con el estudio de viabilidad y los pliegos, esta partida se ha cuantificado como un **15%** del conjunto de los costes directos e indirectos de explotación¹¹.

- **Otros costes.** El Ayuntamiento ha computado también los costes de financiación, las amortizaciones y el 6% en concepto de beneficio industrial.

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.

¹¹ A este respecto, según el [Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#), el porcentaje que se utiliza como referencia para costes indirectos (de estructura, comercialización y otros, que correspondería a los gastos generales en este expediente) en el transporte de viajeros por carretera es el 12,5 % de los costes directos (de explotación).

En cuanto a la **evolución esperada de los costes**, en los datos económicos incluidos en el estudio de viabilidad se recoge que se han previsto incrementos en los costes del **1% anual**.

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

En base a todo lo anterior, los **costes totales** a lo largo de la concesión, según la información aportada por el Ayuntamiento de San Javier, ascienden a **6.634.978,11 euros**, cuya distribución para los 8 años que dura el periodo concesional se recoge en la tabla siguiente:

Concepto	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
Costes de personal de conducción	472.010,59	476.730,70	481.498,01	486.312,99
Costes kilométricos	183.201,46	185.033,48	186.883,81	188.752,65
Gastos de promoción del servicio	25.000,00	25.250,00	25.502,50	25.757,53
Seguros	12.000,00	12.120,00	12.241,20	12.363,61
Costes fiscales	4.116,16	4.157,32	4.198,89	4.240,88
Gastos generales (15%)	114.681,49	115.828,30	116.986,58	118.156,45
Costes totales	800.777,45	808.785,22	816.873,07	825.041,80
Concepto	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
Costes de personal de conducción	491.176,12	496.087,88	501.048,76	506.059,24
Costes kilométricos	190.640,18	192.546,58	194.472,04	196.416,76
Gastos de promoción del servicio	26.015,10	26.275,25	26.538,00	26.803,38
Seguros	12.487,25	12.612,12	12.738,24	12.865,62
Costes fiscales	4.283,29	4.326,13	4.369,39	4.413,08
Gastos generales (15%)	119.338,02	120.531,40	121.736,71	122.954,08
Costes totales	833.292,22	841.625,14	850.041,40	858.541,81

Tabla 13. Costes (€) totales durante todo el periodo concesional

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

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

4.1. Análisis de la tasa de descuento

Se ha efectuado el cálculo de la tasa de descuento según lo establecido en el artículo 10.2.b del RD 55/2017. De acuerdo con dicho precepto la tasa de descuento aplicable será del 5,22%:

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
sep-25	oct-25	nov-25	dic-25	ene-26	feb-26
3,27	3,15	3,18	3,27	3,27	3,18
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,22%

Tabla 14. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

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

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

“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años¹² 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

¹² 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.

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

En base al citado Reglamento, el Ayuntamiento plantea una duración del contrato de **8 años**. En efecto, el Reglamento europeo regula los contratos de servicio público, según se definen en su artículo 2, letra i), en el ámbito del transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. No obstante, dependiendo de sus características, estos contratos de servicio público también pueden entrar en el ámbito de aplicación de las Directivas de contratación pública (Directiva 2014/24/UE y Directiva 2014/25/UE). En particular, las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros a efectos del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 2014/23/UE conforme a lo previsto en el artículo 10.3 de esta Directiva, sin perjuicio del desarrollo de dicho Reglamento por parte de la normativa nacional de cada uno de los Estados miembros.¹³

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.”***

¹³ 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”.*

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

A este respecto, la **Ley 10/2015, de 24 de marzo**, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia (artículo 14 para el transporte urbano y artículo 18 para el interurbano), y el Plan Director de Transportes de Viajeros de la Región de Murcia, redactado conforme a la misma, no establecen un criterio distinto que el de *“no exceder el plazo de duración máxima previsto en la legislación aplicable”*. No obstante, la disposición final primera de esta ley establece una cláusula de supletoriedad regulatoria, del siguiente modo: ***“en lo no previsto en la presente ley y sus normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes por carretera.”***

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

Por ello, teniendo en cuenta que las características de este contrato y el plazo contemplado por el Ayuntamiento de **8 años**, a juicio de esta Oficina **no existe objeción alguna al establecimiento de dicho plazo de duración.**

5. Resultado del análisis realizado por la ONE

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

5.1. Escenario Base Ajustado

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

- Se incluye en los ingresos en el último año concesional la reversión al Ayuntamiento de las inversiones realizadas en instalaciones fijas, dado que han considerado una vida útil de 10 años y el plazo del contrato es de 8 años. No se ha considerado modificar el periodo de amortización porque esta Oficina considera que este tipo de instalaciones tiene una vida útil muy superior. Por tanto, este ingreso se estima en las dos anualidades de amortización pendientes de la nave, por importe de 72.000 euros.

- Dado que no se había contemplado ningún valor residual y que la vida útil de los vehículos está muy cerca del plazo del contrato, se ha corregido el período de amortización de la inversión en vehículos, fijándolo en 8 años en lugar de los 10 años inicialmente considerados.
- Se ha corregido la forma de aplicación de la fórmula de revisión de precios conforme al coeficiente K_t previsto en los pliegos, resultando un incremento interanual del 100,55%, en base a la evolución estimada de los costes. Dicho incremento se ha aplicado únicamente a la aportación municipal y no al total de ingresos, como así se contempla en los pliegos.
- Dada la naturaleza de los costes concesionales y las características del servicio y de las prestaciones objeto de contrato (vehículos, líneas, horarios y kilómetros comprometidos), esta Oficina ha considerado como fijas todas las partidas de costes, ya que aquellos que puedan tener naturaleza variable en función de la demanda tienen un carácter marginal. Esto sucede porque, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, neumáticos, etc.), estas variaciones no van a depender del número de viajeros/usuarios del servicio, puesto que éste debe prestarse del mismo modo con independencia del nivel que alcance dicho número de viajeros.
- Se han suprimido los costes del personal administrativo de la partida de costes de personal, habida cuenta de que la partida de gastos generales asciende al 15% sobre el resto de los costes concesionales, y es superior al porcentaje contemplado en el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, que además suele contemplar este tipo de costes.
- 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.
- Se ha incorporado el incremento interanual del 1% sobre los costes de explotación previsto en el estudio de viabilidad, en la proyección económica del contrato.
- Se ha actualizado la tasa de descuento en virtud de lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española y que actualmente se sitúa en el 5,22%.

En base a las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado por la Oficina, este proyecto concesional alcanzaría en sus 8 años de duración los parámetros económico-financieros que se resumen en las siguientes tablas y cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV:

2.926.873,68	RESULTADO OPERATIVO
30,61%	RENTABILIDAD OPERATIVA
580.480,35	VAN
6 años	PAY-BACK DESCONTADO
12,96%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
12,85%	TIR

Tabla 15. Resultados del Escenario Base Ajustado

5.2. Escenario punto muerto por reducción de la demanda del servicio

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

Para calcular el punto muerto del proyecto concesional reduciendo la demanda de los servicios objeto del contrato, esta Oficina ha partido de las hipótesis de demanda del Ayuntamiento llegándose a la conclusión de que sería necesaria una **disminución de la demanda de usuarios del 24,53%** para llegar a este punto muerto.

En la siguiente tabla se recogen los parámetros económico-financieros de este escenario:

2.201.966,57	RESULTADO OPERATIVO
24,92%	RENTABILIDAD OPERATIVA
0,00	VAN
8 años	PAY-BACK DESCONTADO
5,82%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
5,22%	TIR

Tabla 16: Escenario de punto muerto

5.3. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

Esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del concesionario considerando distintos niveles de demanda del servicio, incluyendo los usuarios del escenario base del Ayuntamiento, el punto muerto, dos escenarios planteados por el Ayuntamiento, uno optimista (ocupación media de 12 viajeros por vehículo) y otro pesimista (ocupación media de 8 viajeros por vehículo). Para complementar el análisis de sensibilidad de la rentabilidad de este proyecto, esta Oficina ha incluido otro escenario alternativo, con una ocupación media de 7 viajeros por vehículo constante en todo el periodo. Estos escenarios se resumen a continuación:

- **Escenario pesimista 1.** Se plantea una reducción de la ocupación media prevista por autobús, pasando de 10 a **7 viajeros** de manera constante durante todo el periodo concesional. Esta hipótesis implica una disminución del nivel de utilización del servicio del **30,00%**, manteniéndose constantes el resto de las variables operativas. En este escenario el concesionario obtendría un VAN negativo.
- **Escenario pesimista 2.** Se plantea una reducción de la ocupación media prevista por autobús, pasando de 10 a **8 pasajeros** por vehículo. Esta hipótesis implica una disminución del nivel de utilización del servicio del **20,00%**, manteniéndose constantes el resto de las variables operativas.
- **Escenario optimista 1.** Se plantea un incremento de la ocupación media prevista por autobús, pasando de 10 a 12 pasajeros por vehículo. Esta hipótesis supone un aumento del **20,00%** en el nivel de utilización del servicio, manteniéndose constantes el resto de los parámetros del modelo. El escenario permite analizar la mejora potencial en los ingresos tarifarios y en la rentabilidad de la concesión ante una mayor intensidad de uso del servicio, asociada a una mayor captación de demanda o a una optimización de la planificación operativa.

Los principales parámetros económico-financieros de estos escenarios se resumen en la tabla siguiente:

Escenarios	Variación de los ingresos tarifarios	TIR	VAN
Escenario Pesimista 1	-30,00%	3,37%	-129.357,45
Escenario PM	-24,53%	5,22%	0,00
Escenario Pesimista 2	-20,00%	6,70%	107.255,16
Escenario Base Ajustado	0,00%	12,85%	580.480,35
Escenario Optimista 1	20,00%	18,52%	1.053.705,55

Tabla 17. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

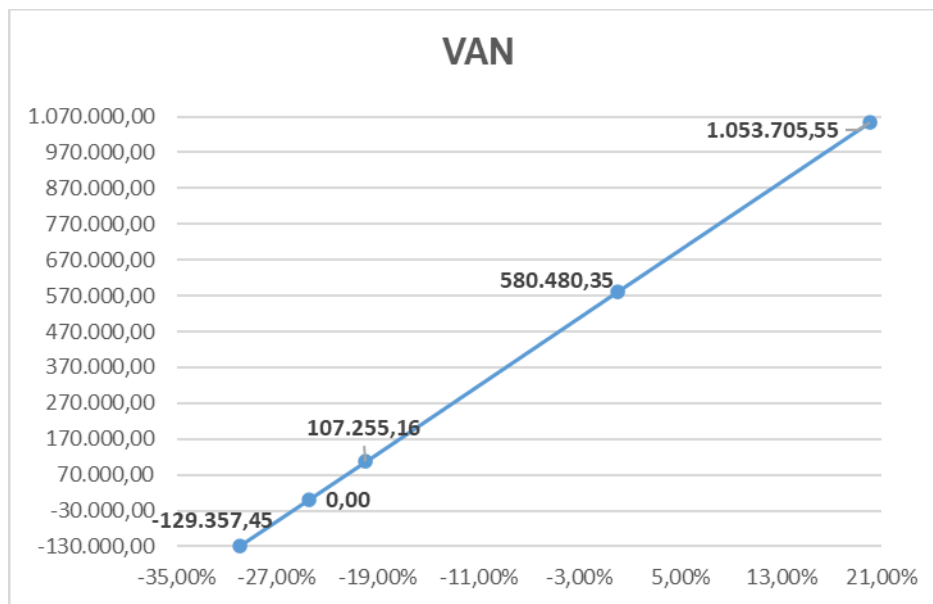


Gráfico 1. Sensibilidad del VAN ante variaciones en la demanda o en los ingresos

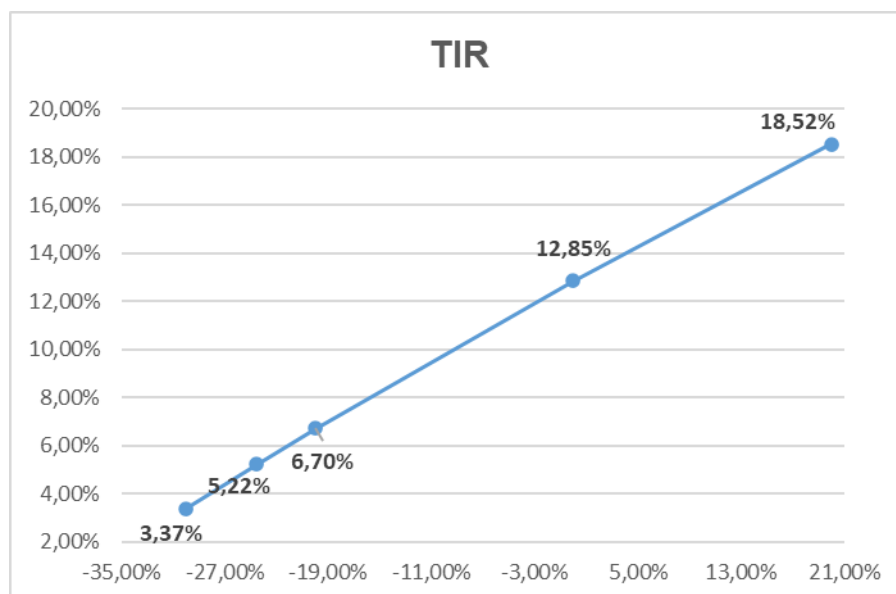


Gráfico 2. Sensibilidad de la TIR ante variaciones en la demanda o en los ingresos

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

Los resultados obtenidos permiten obtener las siguientes conclusiones:

- El punto muerto se encuentra alejado del escenario base ajustado en un 24,53%. Es decir, tendría que producirse una disminución anual sostenida del volumen de demanda en dicho porcentaje para que el concesionario no alcanzara a recuperar la inversión realizada.
- Esta Oficina considera que, a la vista del anterior análisis, resulta poco posible que estas caídas de demanda puedan producirse bajo condiciones normales de funcionamiento, dadas las estimaciones prudentes contempladas en el estudio de viabilidad.

6. Análisis de transferencia de riesgo operacional

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

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

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

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

potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable.”

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

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

- En cuanto a la **estructura de ingresos y costes concesionales**: La mayor parte de los ingresos que percibe el concesionario son de naturaleza fija y origen público (en torno al 70%).
- El diseño de la **aportación municipal** a favor del contratista, que se configura como una aportación invariable a lo largo del contrato, que será ofertada a la baja por los licitadores y que, además, está sujeta a revisión de precios, actúa como una garantía de ingresos mínimos para el concesionario, suponiendo además cerca del 70% de los ingresos del concesionario en el escenario base ajustado. Cualquier aumento de demanda y/o de los ingresos tarifarios, o reducción en los costes del servicio, no implicaría una minoración de la aportación y estos mayores ingresos o menores costes irían en beneficio exclusivo del concesionario.
- En cuanto a las inversiones que el concesionario tiene obligación de realizar, se debe señalar que el 100% se efectúan en el primer año del contrato.
- Del análisis de los escenarios de punto muerto, base ajustado y escenarios alternativos estudiados, se observa que sería precisa una **disminución anual sostenida de los ingresos variables superiores al 24,53% sobre el escenario base ajustado** para que el concesionario no alcanzara a recuperar los costes y la inversión realizada e **incurriera en pérdidas**. Esta Oficina considera que son escasas las posibilidades de que estas caídas de demanda puedan producirse, a la vista de las estimaciones de demanda que consideran una ocupación de solo el 11,11%.
- Pese a que se trata de un servicio de nueva implantación y no se disponen de datos históricos sobre la demanda del servicio, lo que conlleva un componente importante de incertidumbre sobre el comportamiento de ésta, la Oficina considera prudente la estimación realizada por el Ayuntamiento de la demanda del servicio, basada en parámetros técnicos y objetivos de prestación del servicio. Además, los usos o viajes

estimados conforme a los datos que aporta el Ayuntamiento se cifran en 417.896 usos o viajes anuales, equivalentes a unos 34.800 usos mensuales, dato que es coherente con la explotación de este tipo de servicios en municipios de características demográficas similares.

Por lo tanto, esta Oficina no considera que entre dentro de las condiciones normales de funcionamiento que exige la Ley para estimar la transferencia de riesgo operacional, una caída sostenida tan intensa de la demanda del servicio como la indicada anteriormente.

- Por otro lado, debe tenerse en cuenta el esfuerzo que vienen realizando las distintas Administraciones Públicas en el fomento de una movilidad sostenible y de carácter colectivo, lo que contribuye a una mayor concienciación de la población hacia el uso del transporte colectivo y a un cambio en los hábitos de movilidad de la ciudadanía, cada vez más sensibilizada con la sostenibilidad medioambiental. Prueba de ello, se materializa en la hipótesis contemplada por el Ayuntamiento, de mantener constantes las tarifas a aplicar a los usuarios.
- En último lugar, respecto a la transferencia del riesgo derivada de un posible incremento de costes, conviene recordar que los pliegos ya contemplan un mecanismo de revisión de precios, que amortigua en gran medida el impacto negativo que para el concesionario pueda tener el mencionado incremento potencial de los costes del servicio, y por ende el riesgo sobre el resultado de la explotación del servicio queda parcialmente limitado.

En consecuencia, se considera que con la configuración de este contrato **no se produce transferencia de riesgo operacional suficiente al contratista, fundamentalmente del riesgo de demanda**, para configurar una naturaleza jurídica concesional, debido a la significativa limitación de las potenciales pérdidas por la configuración de la subvención de explotación como un mecanismo de compensación, por la baja probabilidad de alcanzar una reducción de la demanda suficiente para llegar al punto muerto y por la alta rentabilidad que obtiene el concesionario en los 8 años de duración prevista del contrato.

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

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

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

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

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

Bajadas aportación	TIR concesionario	VAN Concesionario
0,00%	12,85%	580.480,35
5,00%	9,53%	319.209,56
7,50%	7,81%	188.574,17
10,00%	6,03%	57.938,77
11,11%	5,22%	0,00
12,50%	4,19%	-72.696,63
15,00%	2,28%	-203.332,02

Tabla 18. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

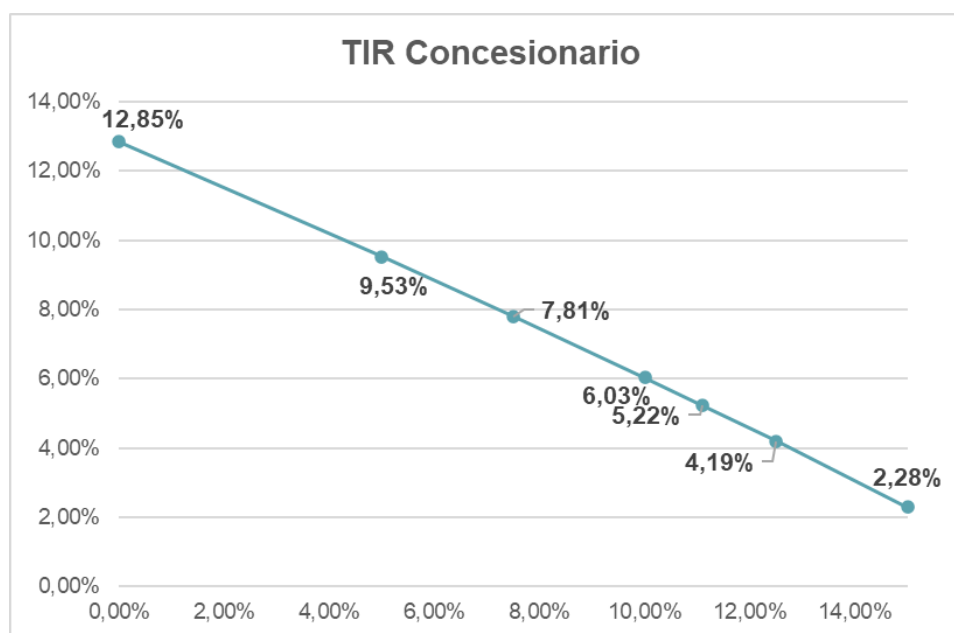


Gráfico 3. Sensibilidad de la TIR ante variaciones en la aportación pública

Observando la tabla y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una **disminución de la aportación pública del 11,11%**, manteniendo el resto de las variables inalteradas, el VAN del concesionario sería nulo y la TIR se igualaría a la tasa de descuento utilizada. Es decir, si se adjudicara este contrato con una bajada en la aportación superior a dicho 11,11%, el proyecto obtendría rentabilidades que pondrían en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente.

Otros compromisos que están incluidos entre los criterios de adjudicación evaluables de forma automática son:

- Oferta de kilómetros anuales adicionales
- Servicio promocional gratuito de lanzamiento.
- Servicio de días gratuitos adicionales.
- Instalación de mamparas de seguridad en el puesto de conducción en vehículos nuevos

Los compromisos que pudieran asumirse en el marco de estos criterios de valoración podrían suponer modificaciones en los escenarios analizados, si bien con un impacto más reducido que el de la reducción de la oferta económica anteriormente analizado.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

- En relación con la **documentación aportada** y las estimaciones tanto de demanda e ingresos, como de costes, con las puntualizaciones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este documento, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- **No existen objeciones al plazo de 8 años de duración** máxima prevista del contrato, ya que dicho plazo se encuentra amparado por la normativa sectorial específica, en particular, por lo previsto en el artículo 4, apartado 3 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, así como por la regulación de desarrollo establecida en el ordenamiento jurídico estatal y autonómico.
- Respecto al riesgo operacional que debería asumir el contratista, puede concluirse que **no existe transferencia de riesgo operacional** suficiente para poder considerar que la naturaleza jurídica de esta licitación es la correspondiente a un contrato de concesión, debido a que, conforme a los análisis realizados en este informe, en condiciones normales de funcionamiento el concesionario podrá cubrir los costes en que haya incurrido como consecuencia de la explotación del servicio, apreciando que **la posibilidad de incurrir en pérdidas resulta meramente nominal o desdeñable**.
- En cualquier caso, el establecimiento de un marco adecuado para la correcta ejecución del contrato y su sostenibilidad financiera aconseja **vigilar los compromisos asumidos por los licitadores** en sus ofertas, atendiendo a lo dispuesto en el PCAP y en el artículo 149 de la LCSP, así como a los análisis efectuados en este informe al amparo de los datos e información facilitada por el propio Ayuntamiento de San Javier.
- Ante la ausencia de una transferencia de riesgo operacional suficiente para que el contrato proyectado tenga la naturaleza jurídica de concesión de servicios, el Ayuntamiento podría, de acuerdo con lo establecido en el **artículo 312 de la LCSP**, reformular el proyecto para articular su licitación como un **contrato de servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía**, o alternatively revisar el proyecto a la luz de los análisis anteriormente expuestos, de forma que se trasladara

adecuadamente el riesgo operacional al concesionario en una parte que no fuera meramente nominal o desdeñable.

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

1. Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día **22 de diciembre** de 2025.
 - Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
 - Memoria explicativa del proyecto de contratación de la concesión de servicios.
 - Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de servicios.
 - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas de este contrato.
 - Informe favorable de los servicios jurídicos de la Administración
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión de servicios
 - Informe ejecutivo.
 - Informe de la Junta Consultiva.
 - Recibo e instancia firmada.
2. Documentación adicional facilitada el día **11 de febrero** de 2026.
 - Documento de respuesta a requerimiento ONE.
 - Diligencia subsanación de deficiencias.
 - Acuerdo providencia.
 - Acuse de recibo y solicitud instancia firmada.
3. Documentación adicional facilitada el día **25 de febrero** de 2026.
 - Documento respuesta a segundo requerimiento ONE.
 - Acuerdo Providencia.
 - Diligencia de subsanación de deficiencias.
 - Acuse de Recibo.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
100,00%	6.634.978,11	Costes Fijos	800.777,45	808.785,22	816.873,07	825.041,80
58,94%	3.910.924,27	Costes de personal	472.010,59	476.730,70	481.498,01	486.312,99
22,88%	1.517.947,0	Costes kilométricos	183.201,46	185.033,48	186.883,81	188.752,65
3,12%	207.141,76	Gastos de promoción del servicio	25.000,00	25.250,00	25.502,50	25.757,53
1,50%	99.428,05	Seguros	12.000,00	12.120,00	12.241,20	12.363,61
0,51%	34.105,15	Costes fiscales	4.116,16	4.157,32	4.198,89	4.240,88
13,04%	865.431,93	Gastos generales (15,00%)	104.449,23	105.493,72	106.548,66	107.614,15
%	TOTAL	COSTES €	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
100,00%	6.634.978,11	Costes Fijos	833.292,22	841.625,14	850.041,40	858.541,81
58,94%	3.910.924,27	Costes de personal	491.176,12	496.087,88	501.048,76	506.059,24
22,88%	1.517.947,0	Costes kilométricos	190.640,18	192.546,58	194.472,04	196.416,76
3,12%	207.141,76	Gastos de promoción del servicio	26.015,10	26.275,25	26.538,00	26.803,38
1,50%	99.428,05	Seguros	12.487,25	12.612,12	12.738,24	12.865,62
0,51%	34.105,15	Costes fiscales	4.283,29	4.326,13	4.369,39	4.413,08
13,04%	865.431,93	Gastos generales (15,00%)	108.690,29	109.777,19	110.874,96	111.983,71

ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS €	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4
30,90%	2.954.831,37	Ingresos variables	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
30,90%	2.954.831,37	Ingresos tarifarios	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
69,10%	6.607.020,42	Ingresos fijos	801.369,21	810.214,72	819.157,87	828.199,74
68,34%	6.535.020,42	Aportación municipal (Ayuntamiento)	801.369,21	810.214,72	819.157,87	828.199,74
0,75%	72.000,00	Ingresos por reversión	0,00	0,00	0,00	0,00
%	TOTAL	INGRESOS €	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
30,90%	2.954.831,37	Ingresos variables	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
30,90%	2.954.831,37	Ingresos tarifarios	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
69,10%	6.607.020,42	Ingresos fijos	837.341,41	846.583,98	855.928,58	865.376,31
68,34%	6.535.020,42	Aportación municipal (Ayuntamiento)	837.341,41	846.583,98	855.928,58	865.376,31
0,75%	72.000,00	Ingresos por reversión	0,00	0,00	0,00	72.000,00

ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO

%	TOTAL	RENTABILIDAD	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año	Año
			0	1	2	3	4	5	6	7	8
100,00%	9.561.851,79	Ingresos Previstos	0,00	1.170.723,13	1.175.105,82	1.179.512,48	1.183.943,23	1.188.398,22	1.192.877,58	1.197.381,43	1.273.909,91
30,90%	2.954.831,37	Ingresos Variables	0,00	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92	369.353,92
69,10%	6.607.020,42	Ingresos Fijos	0,00	801.369,21	805.751,90	810.158,56	814.589,31	819.044,30	823.523,65	828.027,51	904.555,99
100,00%	-6.634.978,11	Costes Previstos	0,00	-800.777,45	-808.785,22	-816.873,07	-825.041,80	-833.292,22	-841.625,14	-850.041,40	-858.541,81
0,00%	0,00	Costes Variables	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
100,00%	-6.634.978,11	Costes Fijos	0,00	-800.777,45	-808.785,22	-816.873,07	-825.041,80	-833.292,22	-841.625,14	-850.041,40	-858.541,81
	2.926.873,68	Resultado operativo	0,00	369.945,68	366.320,60	362.639,40	358.901,43	355.106,00	351.252,43	347.340,03	415.368,10
	30,61%	Rentabilidad operativa		31,60%	31,17%	30,74%	30,31%	29,88%	29,45%	29,01%	32,61%
	-1.688.000,00	Amortización	0,00	-211.000,00	-211.000,00	-211.000,00	-211.000,00	-211.000,00	-211.000,00	-211.000,00	-211.000,00
	1.238.873,68	Resultado Operativo Neto	0,00	158.945,68	155.320,60	151.639,40	147.901,43	144.106,00	140.252,43	136.340,03	204.368,10
	12,96%	Rentabilidad Operativa Neta		13,58%	13,22%	12,86%	12,49%	12,13%	11,76%	11,39%	16,04%
	Tasa de Descuento:	5,22%									
	2.926.873,68	Flujos de caja Operativos	0,00	369.945,68	366.320,60	362.639,40	358.901,43	355.106,00	351.252,43	347.340,03	415.368,10
	-1.760.000,00	Inversiones	-1.760.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.166.873,68	Flujos de Caja con inversión	-1.760.000,00	369.945,68	366.320,60	362.639,40	358.901,43	355.106,00	351.252,43	347.340,03	415.368,10
	580.480,35	Flujos de Caja Descontados	-1.760.000,00	351.592,55	330.875,60	311.300,70	292.807,37	275.338,23	258.838,91	243.257,79	276.469,20
		Flujos de Caja Ac. Descontados	-1.760.000,00	-1.408.407,45	-1.077.531,84	-766.231,14	-473.423,78	-198.085,54	60.753,36	304.011,15	580.480,35