



Castilla-La Mancha



Contratación Pública

Castilla-La Mancha

Oficina de Evaluación Financiera



## OFICINA DE EVALUACIÓN FINANCIERA DE CASTILLA-LA MANCHA

Informe 01/2023 (septiembre de 2023)

**CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO  
GENERAL POR CARRETERA DESDE TALAVERA DE LA REINA HASTA TOLEDO (VCM-066)**

Solicitante: Consejería de Fomento de la Administración de la Junta de Comunidades  
de Castilla-La Mancha.



## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN .....	4
1.1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha .....	4
1.2. Objeto y alcance del informe de la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha.....	5
2. EXPEDIENTE.....	6
2.1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.....	6
2.2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha .....	6
2.3. Objeto del contrato.....	7
2.4. Elementos económicos del contrato.....	8
3. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN .....	10
4. DESARROLLO DEL ANÁLISIS.....	10
4.1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto .....	10
4.2. Ingresos y sistema de retribución al contratista .....	12
4.2.1. Calidad de la previsión de demanda .....	12
4.2.2. Análisis de la estimación de ingresos.....	16
4.3. Estimación de costes e inversiones.....	17
4.4. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.....	24
4.5. Revisión del plazo establecido para el proyecto. Verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión. ....	31
4.6. Análisis de transferencia del riesgo operacional.....	33
5. EVALUACIÓN DEL PROYECTO .....	36
5.1. Idoneidad del modelo de concesión .....	36
5.2. Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto. ....	37
6. CONCLUSIONES .....	38
ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA TANTO CON LA SOLICITUD DE INFORME, COMO CON POSTERIORIDAD TRAS REQUERIMIENTO DE ESTA OFICINA. ....	39
ANEXO II. RÉGIMEN TARIFARIO.....	40
ANEXO III. RUTA E ITINERARIOS.....	41
ANEXO IV. EXPEDICIONES, CALENDARIOS Y HORARIOS.....	43



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante Código Seguro de Verificación (CSV): 556AD474CAB86FE1E8F544



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Inversión del proyecto concesional.....	11
Tabla 2: Venta de billetes producida en las tres rutas de la concesión, durante 2022. ....	12
Tabla 3: Detalle de ingresos por venta de billetes en 2022 .....	13
Tabla 4: Histórico de demanda de billetes.....	13
Tabla 5: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios .....	14
Tabla 6: Costes por personal.....	18
Tabla 7: Unidades de producción de la concesión.....	22
Tabla 8: Costes de explotación de la concesión.....	23
Tabla 9: Cuenta de Pérdidas y Ganancias del proyecto .....	25
Tabla 10: Periodo de recuperación de la inversión (escenario base) .....	26
Tabla 11: Escenario base ajustado .....	27
Tabla 12: Punto muerto para el escenario base ajustado .....	28
Tabla 13: Hipótesis utilizadas por la Consejería de Fomento para elaborar escenarios alternativos .....	29
Tabla 14: Escenario alternativo.....	29
Tabla 15: Punto muerto para el escenario alternativo .....	30
Tabla 16: Determinación de la Tasa de Descuento .....	33

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios .....	15
Gráfico 2: Distribución de los Ingresos concesionales en los 10 años .....	17
Gráfico 3: Distribución de los costes concesionales anuales .....	24





## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha

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), regula en su artículo 333 la Oficina Nacional de Evaluación (en adelante, ONE), como órgano colegiado integrado en la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación, que tiene como finalidad analizar la sostenibilidad financiera de los contratos de concesiones de obras y de concesión de servicios, mediante la emisión de informes preceptivos en los supuestos señalados en la ley.

El propio artículo 333, en su apartado 3, faculta a cada Comunidad Autónoma a adherirse a la ONE para que realice dichos informes o crear un órgano propio equivalente que sea el encargado de emitirlos, cuando afecten al ámbito de sus competencias.

En este sentido, mediante Decreto 39/2023, de 13 de abril, por el que se modifica el Decreto 80/2019, de 16 de julio, por el que se establece la estructura orgánica y competencias de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas<sup>1</sup>, se creó la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha (en adelante, OEF-CLM), como órgano técnico adscrito a la consejería competente en materia de Hacienda encargado de la emisión de los informes preceptivos a que se refiere el artículo 333 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, en el ámbito del sector público regional definido en el artículo 4 del texto refundido de la Ley de Hacienda de Castilla-La Mancha, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2002, de 19 de noviembre. El apartado primero de la disposición adicional única del referido Decreto 39/2023, habilita a la persona titular de la consejería con competencias en materia de Hacienda para determinar la organización y funcionamiento de la OEF-CLM, de acuerdo con la normativa básica aplicable a la ONE.

En consecuencia, se dictó la Orden 112/2023 de 19 de mayo de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas<sup>1</sup>, por la que se regula la organización y funcionamiento de la OEF-CLM, la cual, en el apartado primero de su artículo 2, dispone lo siguiente:

*Artículo 2. Informes preceptivos.*

*1. Corresponde a la OEF-CLM, de acuerdo con la normativa básica de contratos del sector público, con carácter previo a la licitación de los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios a celebrar por los poderes adjudicadores del sector público regional, informar preceptivamente en los siguientes casos:*

*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.*

<sup>1</sup> Actualmente Consejería de Hacienda, Administraciones Públicas y Transformación Digital, según dispone el Decreto 68/2023, de 9 de julio, que establece la estructura de la Administración Regional.





*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.*

*Igualmente, informará, con carácter previo a su adopción, los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, en los casos previstos en los artículos 270.2 y 290.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, respecto de las concesiones de obras y concesiones de servicios que hayan sido informadas previamente conforme a lo dispuesto en las letras a) y b) anteriores o que, sin haber sido informadas, supongan la incorporación en el contrato de alguno de los elementos previstos en estas, siempre y cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros.*

## **1.2. Objeto y alcance del informe de la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha**

En el marco de la normativa básica regulada en el artículo 333 de la LCSP, el apartado segundo del artículo 2 de la Orden 112/2023 establece que:

*Artículo 2. Informes preceptivos.*

*(...) 2. Los informes previstos en los apartados anteriores 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.*

*En los contratos de concesión de obras en los que el abono de la tarifa concesional se realice por el poder adjudicador, la OEF-CLM evaluará previamente la transferencia del riesgo de demanda al concesionario. Si éste no asume completamente dicho riesgo, el informe evaluará la razonabilidad de la rentabilidad en los términos previstos en el párrafo anterior.*

*En los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, el informe evaluará si las compensaciones financieras establecidas mantienen una rentabilidad razonable según lo dispuesto en el primer párrafo de este apartado.*

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 del 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, tanto en la solicitud como en posteriores requerimientos de documentación adicional o aclaraciones.

El plazo de evacuación del informe preceptivo por parte de la OEF-CLM, de conformidad con el artículo 5.1 de la Orden 112/2023, será de 30 días hábiles desde la solicitud del poder adjudicador o desde que se complete la documentación que haya sido requerida por la OEF-CLM. Por otro lado, si el poder adjudicador a quien va dirigido el informe, tal y como señala el apartado 4 del artículo 5 de la Orden 112/2023, se apartara de las recomendaciones contenidas en un informe preceptivo de la OEF-CLM, deberá motivarlo en un informe que se incorporará al expediente del contrato y será objeto de publicación en su perfil de contratante.





Asimismo, al tratarse en este caso de un proyecto de licitación, cuyo valor estimado del contrato, calculado de conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la LCSP, es superior a doce millones de euros, el contenido del informe preceptivo que debe emitir la OEF-CLM tiene carácter de evaluación ordinaria.

## 2. EXPEDIENTE

### 2.1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación

Con fecha de 3 de julio de 2023, tuvo entrada en esta Oficina, por medios electrónicos, la solicitud formulada por parte de la Consejería de Fomento de la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (en adelante, Consejería de Fomento) 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 servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera desde Talavera de la Reina hasta Toledo (VCM-66)”.

La solicitud fue realizada por la Secretaría General de la Consejería de Fomento, siendo este el órgano de contratación. Dicha solicitud se presentó acompañada de la documentación del expediente y posteriormente, a requerimiento de esta Oficina, se aportó documentación adicional e informe con aclaraciones.

### 2.2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina de Evaluación Financiera de Castilla-La Mancha

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 recibida, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) **Criterio subjetivo:** el solicitante es la Consejería de Fomento que, efectivamente, se encuentra dentro del ámbito subjetivo definido en el artículo 4 del Texto Refundido de la Ley de Hacienda de Castilla-La Mancha, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2002, de 19 de noviembre.
- b) **Criterio 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.

De igual forma, considerándolo formalmente a priori como un contrato de concesión de servicios, se comprueba que existe aportación pública a la explotación de la concesión por parte de la Consejería de Fomento. Además, se ha verificado que el valor estimado del contrato supera un millón de euros.

- c) **Criterio temporal:** el momento de la solicitud de informe se produce antes de la licitación del contrato.

Con base en los criterios anteriores, se concluye que la solicitud de informe formulada por la Consejería de Fomento resulta formalmente admisible.





### 2.3. Objeto del contrato.

El **objeto** del contrato viene recogido en el punto 2 del Anexo I del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (en adelante, PCAP), de acuerdo con las condiciones y características establecidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante, PPT). De este modo, se define el objeto del contrato como “Concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera desde Talavera de la Reina hasta Toledo (VCM-066)”.

Asimismo, este punto 2 del Anexo I del PCAP establece las necesidades administrativas a satisfacer mediante la celebración del contrato, indicando que estos servicios de transporte tratan de cubrir las necesidades de transporte de los habitantes de los núcleos de población incluidos en su ámbito territorial, al objeto de facilitar el acceso de estas personas a los servicios sociales, educativos, administrativos y comerciales, fundamentalmente, de esas zonas rurales de la provincia de Toledo.

En este punto debe mencionarse la existencia de una importante regulación sectorial que enmarca la actividad del transporte terrestre de viajeros, pudiendo destacarse las siguientes normas de aplicación en el ámbito regional:

- Reglamento (CE) n.º 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.
- Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha (LOTPC).
- la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).

Respecto a la **duración de la concesión**, se establece un periodo de 10 años, con posibilidad de prórroga de hasta 5 años más, haciendo un total de 15 años. La fecha estimada de inicio del contrato, según contempla el punto 8 del Anexo I del PCAP, es el 1 de febrero de 2024 o el día siguiente a la formalización de dicho contrato, si esta es posterior a la primera fecha indicada. Según se señala en la cláusula 7 del PCAP, este plazo de duración es conforme con lo establecido en los artículos 4.3 y 4.4 del Reglamento (CE) 1370/2007, 72.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT) y 29 de la LCSP. Este último aspecto se desarrolla en un apartado posterior de este informe.

El plazo de ejecución solo podrá ser ampliado en un 15 por ciento para restablecer el equilibrio económico del contrato en las circunstancias previstas en el artículo 290 de la LCSP, respetando los límites máximos de duración previstos legalmente.

Al contrato le corresponde la codificación de la Nomenclatura Vocabulario Común de los Contratos CPV: 60100000-9 Servicios de transporte por carretera.

La licitación del contrato se realizará por vía ordinaria, mediante tramitación contable anticipada. Para su adjudicación se utilizará un procedimiento abierto, de conformidad con el artículo 73 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.





Por último y según se justifica en el punto 2 del Anexo I del PCAP, no es posible la licitación por lotes para este contrato dado que, desde el punto de vista económico, el volumen contratado es el límite de eficiencia económico-financiera del servicio, siendo así que su división conllevaría un incremento del gasto público. Por otro lado, dividir el contrato significaría asignar de manera más ineficiente los recursos personales y materiales que se precisan, impidiendo el aprovechamiento de sinergias en la explotación, repercutiendo negativamente en la prestación eficaz del servicio, agravada por la actuación de más de un contratista.

## 2.4. Elementos económicos del contrato

El expediente recoge los siguientes datos económicos:

a) El sistema de **retribución al concesionario** previsto en este contrato vendrá determinado por los siguientes tipos de ingresos variables, estimados por la Administración para el escenario base:

- **Ingresos de origen privado:** provienen del pago de billetes por parte de los usuarios, de acuerdo con las tarifas y modalidades de billetes y bonos establecidas en los pliegos. Estos representan el 57,72% de la retribución del concesionario y suponen una cuantía anual de 639.461,70 euros sin IVA.
- **Ingresos de origen público:** corresponden con las compensaciones abonadas por parte de la Administración para asegurar la viabilidad del servicio y representan el 38,28% de los ingresos concesionales. La cuantía anual de estas compensaciones es de 424.048,38 euros sin IVA, con carácter de importe máximo.
- **Ingreso extraordinario.** A efectos de la realización del análisis económico-financiero, esta Oficina ha incluido como ingreso extraordinario el valor residual de los activos al final del contrato de concesión, el cual ha sido estimado en 443.510,20 € y representa el 4% del total de ingresos del concesionario. Asimismo, este ingreso también ha sido considerado como variable por esta Oficina, debido a la incertidumbre que presenta la cifra que se podría percibir a la finalización de la vida útil de los diferentes bienes por su venta en el mercado o por otros medios.

b) **Presupuesto base de licitación (PBL):** este asciende a la cantidad de 4.240.483,84 euros, de conformidad con el apartado 3 del Anexo I del PCAP. Este importe se encuentra exento de pago de IVA, según el artículo 78 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre del Impuesto sobre el Valor Añadido. Asimismo, el citado importe corresponde a 10 años de contrato y se encuentra repartido en 11 anualidades presupuestarias (teniendo en cuenta que los años 2024 y 2034 no son completos), tal y como viene recogido en el apartado 7 del Anexo I del PCAP.

El contrato se financiará con fondos propios de la aplicación presupuestaria 17040000/513C/47532.

c) **Valor estimado del contrato,** incluyendo posibles prórrogas y modificados por un total de 16.800.748,03 euros, de conformidad con el apartado 4 del Anexo I del PCAP, y cuyo desglose es el siguiente:



1. Importe neto de la cifra de negocios (sin IVA): 10.635.100,84 euros. Los ingresos anuales podrán provenir de:
  - El pago de billetes directamente por parte de los usuarios, de acuerdo con las tarifas y modalidades de billetes y bonos establecidos en los pliegos. La cuantía anual de los ingresos por billeteaje es de 639.461,70 euros sin IVA.
  - Las compensaciones abonadas por parte de la Administración para asegurar la viabilidad del servicio. La cuantía anual de las compensaciones recibidas por la Administración es de 424.048,38 euros sin IVA.

Teniendo en cuenta que la duración del contrato será de 10 años, el importe neto (sin IVA) de la cifra de negocios es de: 6.394.617,00 euros + 4.240.483,84 euros = 10.635.100,84 euros.

2. Posibilidad de prórroga del contrato hasta 5 años más: 5.317.550,42 euros.
3. Incremento máximo de modificaciones: 848.096,77 euros.

El contrato, de conformidad con lo dispuesto en el art. 19.2 g) de la LCSP, no está sujeto a regulación armonizada.

d) En el PCAP, se incluye la posibilidad de **modificación del contrato**, hasta un máximo del 20% sobre el precio inicial.

e) El contrato contempla la **revisión de precios** en el apartado 5 del Anexo I del PCAP. Esta se llevará a cabo mediante aplicación del método y la fórmula establecidos en el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, de este modo, se actualizarán la tarifa y la compensación a lo largo de la duración del contrato según el valor obtenido. Se aplica la siguiente fórmula:

$$Kt = 0,27 \frac{PR_t}{PR_o} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_o} + 0,04 \frac{MR_t}{MR_o} + 0,02 \frac{N_t}{N_o} + 0,04 \frac{CE_t}{CE_o} + \left( 0,22 (1 - X) \frac{G_t}{G_o} \right) + 0,36$$

Siendo:

- 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.
- CE: Costes por canon de estación.
- G: Costes de gasóleo de automoción.
- X: factor de ponderación del componente G.

Este punto e) se desarrolla en un apartado posterior del presente informe.



### 3. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

Una vez contextualizada la licitación según los apartados anteriores, se procederá a realizar un análisis técnico de carácter básicamente económico-financiero, sobre los elementos contenidos en el proyecto de contratación presentado por la Consejería de Fomento.

A partir del mismo, la OEF-CLM ha realizado el análisis que se desarrolla en el siguiente apartado de este informe, centrándose, en primer lugar, en una valoración de los parámetros económicos y del nivel de incertidumbre con el 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 que resulta de aplicación.

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

El desarrollo del análisis se ha completado con la evaluación de la existencia, o no, de transferencia del riesgo operacional al concesionario, en los términos exigidos en los artículos 14 y 15 de la LCSP.

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

El informe finaliza con un apartado de conclusiones.

### 4. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

#### 4.1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto

A partir de la documentación aportada en el expediente del proyecto de contrato de concesión de servicios objeto de este análisis, podemos destacar los siguientes aspectos económico-financieros que se irán desarrollando en sucesivos apartados de este informe:

- En la tabla contenida en el punto 6 del estudio de viabilidad económico-financiera aportado por la Consejería de Fomento, se indica que la concesión está planteada con una **inversión**, que se realiza en el momento inicial, de 1.354.533,06 euros. Este importe tiene el origen que a continuación se detalla:
  - a) El precio de compra de un vehículo nuevo (sin IVA) según el Boletín de Costes del Observatorio de Transporte Discrecional de Viajeros en Autocar, para un vehículo entre 39 y 55 plazas es de 221.755,51 euros.
  - b) El porcentaje de imputación del vehículo, por usarse este para otros servicios, es del 60%.



- c) El número de vehículos necesarios para llevar a cabo el servicio es de 10 vehículos, incluido uno de reserva.
- d) El valor residual de los vehículos al finalizar la concesión es del 20%.
- e) El coste del sistema de ayuda a la navegación (SAE), para cada vehículo, es de 4.000 euros y su valor residual se considera nulo.

De aquí podemos obtener la siguiente tabla:

	Precio (sin IVA)	Porcentaje Imputación	Unidades	Total
Vehículo	221.755,51 €	60%	10	1.330.533,06 €
SAE	4.000 €	60%	10	24.000 €
				<b>1.354.533,06 €</b>

Tabla 1: Inversión del proyecto concesional

- Por otro lado, el estudio de viabilidad establece una previsión de ingresos y de gastos para el período concesional, distinguiéndose:
  - Desde la parte de los **ingresos**, como ya se ha mencionado, éstos son considerados ingresos variables, y lo forman en un 57,72% ingresos de origen privado procedentes del pago de billetes por parte de los usuarios, de acuerdo con las tarifas y modalidades de billetes y bonos establecidas en los pliegos, mientras que el 38,28% son de origen público, y corresponden con las compensaciones abonadas por parte de la Administración para asegurar la viabilidad del servicio. El resto de los ingresos (el 4%) han sido considerados extraordinarios por esta Oficina y proceden de la venta de activos por su valor residual a la finalización de la concesión.
  - Por el lado de los **gastos**, esta Oficina los ha considerado todos de carácter fijo, ya que aquellos que pueden tener naturaleza variable en función de la demanda tienen un carácter marginal. Esto es así, ya que, aunque algunas partidas puedan variar, esencialmente por el efecto de la posible oscilación de los precios (combustible, reparaciones, etc.), estas variaciones no van a depender del número de usuarios de los servicios, puesto que este debe prestarse del mismo modo, con independencia de dicho número de usuarios.

El componente económico más relevante de la estructura de costes lo constituyen los costes de personal subrogable, que representa en su conjunto el 37% del total, seguido de los consumos (con elevado peso del gasto en combustible), que equivalen al 35% de la totalidad. De este modo, solo entre estos dos componentes de los gastos, aglutinan el 72% de los costes concesionales. El análisis de la estimación de estos costes se desarrolla en un apartado posterior de este informe.



## 4.2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

### 4.2.1. Calidad de la previsión de demanda

La Consejería de Fomento realiza una estimación de la demanda de los potenciales usuarios de los servicios en la que considera que, durante los 10 años de plazo de la concesión, su valor permanece constante. Para ello ha analizado la evolución de los datos obtenidos a través de la plataforma DATALOG perteneciente a la Dirección General de Transportes y Movilidad de la citada consejería, la cual recibe datos de demanda enviados por los distintos concesionarios.

Tras el análisis de los datos, y teniendo en cuenta la evolución de la demanda tras la pandemia por COVID-19, se han tomado, por parte de la Consejería de Fomento, los referentes al año 2022, atendiendo al sumatorio de viajeros de las tres rutas que componen la actual concesión:

Ruta 1.1			
2022	Línea 1231	TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO (por La Puebla de Montalbán)	
Mes	Viajes	Billetes	
Enero	42	916	
Febrero	46	993	
Marzo	53	1.243	
Abril	43	983	
Mayo	51	1.183	
Junio	49	1.085	
Julio	52	1.333	
Agosto	29	404	
Septiembre	51	1.598	
Octubre	135	2.762	
Noviembre	139	2.794	
Diciembre	126	2.608	
<b>TOTAL</b>	<b>816</b>	<b>17.902</b>	

Ruta 2.1			
2022	Línea 1232	TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO (por Alcabón)	
Mes	Viajes	Billetes	
Enero	294	7847	
Febrero	273	8628	
Marzo	303	9.881	
Abril	285	9352	
Mayo	300	9.692	
Junio	289	9.288	
Julio	301	8.721	
Agosto	300	8415	
Septiembre	304	10.887	
Octubre	321	9.558	
Noviembre	309	9.579	
Diciembre	303	9.008	
<b>TOTAL</b>	<b>3.582</b>	<b>110.856</b>	

Ruta 2.2			
2022	Línea 1234	TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO (Ciudad Directo)	
Mes	Viajes	Billetes	
Enero	50	1637	
Febrero	48	1781	
Marzo	54	2.080	
Abril	45	1567	
Mayo	53	1.776	
Junio	50	1.481	
Julio	53	1.268	
Agosto	47	1843	
Septiembre	52	1.869	
Octubre	144	3.059	
Noviembre	148	3.620	
Diciembre	142	2.994	
<b>TOTAL</b>	<b>886</b>	<b>24.975</b>	

Tabla 2: Venta de billetes producida en las tres rutas de la concesión, durante 2022.





Como se puede apreciar, de estas tres rutas<sup>2</sup>, la Ruta 2.1. "Talavera de la Reina-Toledo (por Alcabón)" es la que aglutina mayor venta de billetes, concretamente el 72,11% del total.

Con estos datos, y según viene recogido en el punto 3 del estudio de viabilidad económico-financiera presentado, el valor de la demanda es el siguiente:

- Viajeros: 153.733
- Viajeros-Km: 6.592.389

El detalle de los ingresos por venta de billetes que ha tenido el actual concesionario en 2022 se recoge en esta tabla:

2022	Viajes	Billetes	€(taquilla)	Ayudas	Total		
Talavera-Toledo 1.1	816	17.902	145.008,22 €	9.802,22 €	195.505,12 €		
Talavera-Toledo 2.1	358	110.856	307.415,90 €	143.887,19 €	451.303,09 €		
Talavera-Toledo 2.2	886	24.975	62.055,20 €	35.239,14 €	97.294,34 €	Con 10% iva	Sin iva
Totales	2.060	153.733	514.479,32 €	188.928,55 €	744.102,55 €	703.407,87 €	<b>639.461,70 €</b>

Tabla 3: Detalle de ingresos por venta de billetes en 2022

Por otro lado, y tras requerimiento por parte de esta Oficina, la Consejería de Fomento ha aportado un informe justificativo de condiciones económicas, el cual recoge la siguiente tabla que representa el histórico de ingresos del actual concesionario, obtenido de la citada plataforma DATALOG:

Año	Viajes	Billetes	€	Ayudas	Total
2018	5.592	170.127	439.913,31 €	161.084,27 €	600.997,59 €
2019	5.662	171.444	443.557,03 €	209.584,73 €	653.141,76 €
2020	3.590	89.125	220.640,60 €	107.428,31 €	328.068,91 €
2021	4.178	114.656	290.063,17 €	145.742,48 €	435.805,65 €
2022	5.284	153.733	514.479,32 €	188.928,55 €	703.407,87 €
2023*	3.456	94.462	305.004,90 €	91.430,79 €	396.435,69 €

\*Los datos 2023 son acumulados hasta junio.

Tabla 4: Histórico de demanda de billetes.

Obviando los datos de los años 2020 y 2021, en los que la venta de billetes disminuyó de forma significativa por la influencia de la pandemia COVID-19, no se observa una tendencia alcista o bajista claramente definida de la demanda de los servicios. Así, tomando el año 2018 como base, en 2019 la demanda de billetes se incrementa apenas un 0,77%, en 2022 disminuye un 9,64%, (aún podría haber influido, en una parte de este descenso, la pandemia COVID-19) y en 2023, la demanda se incrementaría un 11,05%, pero en este caso serían datos estimados, presumiendo que se va a producir idéntica facturación en el segundo semestre, ya que solo se disponen de datos hasta junio.

<sup>2</sup> Las rutas e itinerarios de la concesión se detallan en el Anexo III de este informe.





Por tanto, esta Oficina considera que la prognosis de una demanda estable durante todo el periodo concesional, asumida en el estudio de viabilidad económico-financiera presentado por la Consejería de Fomento, es acertada, sobre todo considerando los años prepandemia y asumiendo, además, que es posible que esa estabilidad de la demanda se vea afectada por pequeñas variaciones al alza o a la baja.

Asimismo, y para completar el estudio de la previsión de la demanda, esta Oficina ha analizado la evolución de las cifras oficiales de población que existen en las localidades usuarias de los servicios objeto de este proyecto de contrato de concesión, para después elaborar la tabla y el gráfico que a continuación se representan.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

MUNICIPIOS	AÑOS											Variación porcentual	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2012-2022	2017-2022
Albarreal de Tajo	743	722	734	713	701	702	692	683	679	708	692	-7%	-1%
Alcabón	756	732	710	720	705	685	669	686	664	678	743	-2%	8%
Barcience	760	702	725	747	783	806	856	872	883	940	1.003	32%	24%
Burujón	1.446	1.422	1.435	1.399	1.379	1.324	1.308	1.319	1.307	1.316	1.304	-10%	-2%
Carpio de Tajo, El	2.154	2.117	2.076	2.038	1.963	1.930	1.872	1.838	1.816	1.817	1.826	-15%	-5%
Casar de Escalona, El	2.175	2.063	2.037	1.986	1.933	1.841	1.743	1.725	1.718	1.791	1.891	-13%	3%
Cazalegas	1.852	1.889	1.832	1.730	1.764	1.743	1.725	1.750	1.813	1.854	1.927	4%	11%
Cebolla	3.862	3.813	3.607	3.527	3.445	3.344	3.263	3.235	3.209	3.204	3.201	-17%	-4%
Malpica de Tajo	2.091	1.978	1.911	1.861	1.842	1.802	1.732	1.705	1.680	1.709	1.688	-19%	-6%
Montearagón	555	554	545	554	522	520	506	525	518	522	533	-4%	2%
Puebla de Montalbán, La	8.392	8.307	8.179	8.063	7.959	7.910	7.811	7.861	7.858	7.841	7.838	-7%	-1%
Rielves	809	791	787	760	746	756	741	752	749	768	760	-6%	1%
Santa Olalla	3.465	3.435	3.326	3.277	3.220	3.219	3.217	3.251	3.279	3.391	3.387	-2%	5%
Santo Domingo-Caudilla	1.065	1.044	1.050	1.021	1.014	1.019	1.024	1.038	1.046	1.094	1.111	4%	9%
Talavera de la Reina	88.755	88.548	86.779	85.150	84.119	83.303	83.009	83.417	83.663	83.477	83.247	-6%	0%
Toledo	84.019	83.593	83.334	83.226	83.459	83.741	84.282	84.873	85.811	85.449	85.085	1%	2%
Torrijos	13.448	13.359	13.241	13.273	13.257	13.295	13.278	13.466	13.684	13.583	13.678	2%	3%
<b>TOTAL Nº HABITANTES</b>	<b>216.347</b>	<b>215.069</b>	<b>212.308</b>	<b>210.045</b>	<b>208.811</b>	<b>207.940</b>	<b>207.728</b>	<b>208.996</b>	<b>210.377</b>	<b>210.142</b>	<b>209.914</b>	<b>-3%</b>	<b>1%</b>

Tabla 5: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios.



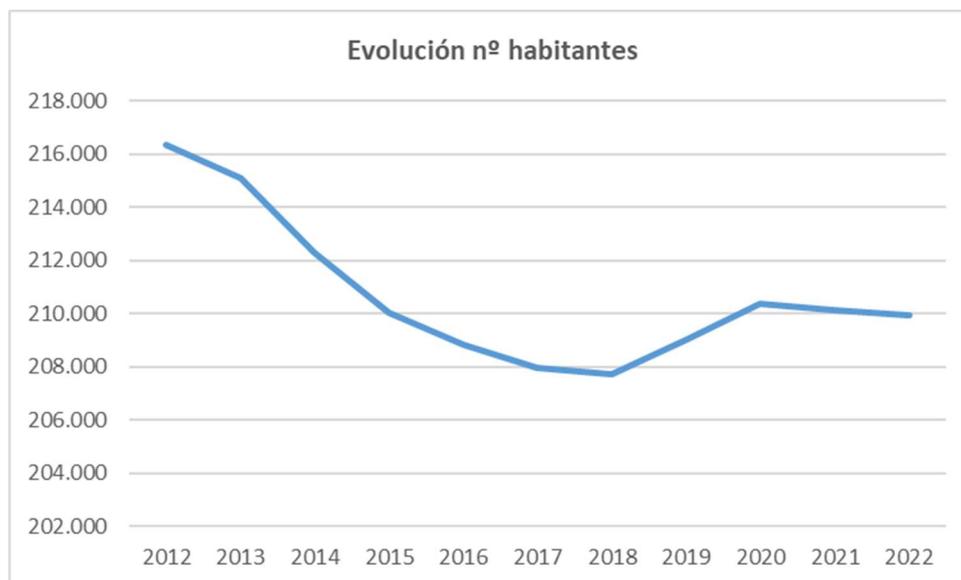


Gráfico 1: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios.

Como se puede observar, en los últimos 10 años, la población total ha sufrido una reducción del 3%, afectando a la mayoría de los municipios (si bien durante los años 2018, 2019 y 2020 la población se recuperó). No obstante, aunque la tendencia poblacional a largo plazo es decreciente, la variación de esta no llega a ser muy significativa.

Respecto a la posible incidencia negativa sobre el número de demandantes de los servicios objeto de este proyecto que podría ser provocada por una futura construcción del trazado AVE Madrid-Extremadura, con paradas en las ciudades de Toledo y Talavera de la Reina, en el informe justificativo de condiciones económicas presentado por la Consejería de Fomento se indica lo siguiente: *“Se desconoce la fecha de inicio de la licitación, posterior construcción de la infraestructura y puesta en funcionamiento de la línea AVE Toledo-Talavera de la Reina. No obstante, es importante recalcar que, dos de las tres líneas que componen la concesión tienen como función comunicar diversas poblaciones entre sí y con las localidades de Toledo y Talavera de la Reina, diferente función a la que realizaría un posible AVE que comunicaría únicamente las poblaciones de Toledo y Talavera de la Reina mediante un servicio directo.”* Asimismo, tras investigaciones realizadas por esta Oficina, se constata que este proyecto ferroviario se encuentra aún en fase de estudio y, por lo tanto, es coherente estimar que la puesta en funcionamiento de la citada línea AVE no se va a producir dentro del periodo de diez años de duración del contrato de concesión estudiado en el presente informe.

A la vista de todo lo anterior y con las salvedades expuestas, esta Oficina no plantea objeciones al método de estimación de demanda realizada por la Consejería de Fomento que, en términos generales, se considera que ha sido cuantificada de forma razonable, lo que ha permitido llevar a cabo el análisis objeto de este informe.





#### 4.2.2. Análisis de la estimación de ingresos.

A partir de la documentación aportada por la Consejería de Fomento, y tras el análisis de la demanda llevado a cabo en el apartado anterior, se puede inferir, respecto a las fuentes de ingresos del concesionario, que presentando todas ellas el carácter de variables, estas podrán proceder de:

- Ingresos de origen privado: procedentes del pago de billetes por parte de los usuarios, de acuerdo con las tarifas y modalidades de billetes y bonos establecidas en los pliegos. Estos representan el 57,72% de la retribución del concesionario y suponen una cuantía anual de 639.461,70 euros sin IVA.
- Ingresos de origen público: corresponden con las compensaciones abonadas por parte de la Administración para asegurar la viabilidad del servicio y representan el 38,28% de los ingresos concesionales. La cuantía anual de estas compensaciones es de 424.048,38 euros sin IVA, con carácter de importe máximo. (Además, y como se puede observar en el apartado del PCAP que contempla los criterios de adjudicación, dicha cuantía podrá ser rebajada por el adjudicatario, como resultado del proceso de licitación del contrato de concesión).
- Ingreso extraordinario. A efectos de la realización del análisis económico-financiero, esta Oficina ha incluido como ingreso extraordinario el valor residual de los activos al final del contrato de concesión, el cual ha sido estimado en 443.510,20 € y representa el 4% del total de ingresos del concesionario. Asimismo, este ingreso también ha sido considerado como variable debido a la incertidumbre que presenta la cifra que se podría percibir a la finalización de la vida útil de los diferentes bienes por su venta en el mercado o por otros medios.

Según se contempla en el apartado 4 del estudio de viabilidad económico-financiera, el periodo de recuperación de la inversión es de 10 años (aspecto que se analiza en un apartado posterior de este informe) por lo que procede una actualización de tarifa y compensación de acuerdo con la Ley de Desindexación de la Economía Española.

Conforme a lo indicado anteriormente y en aplicación del método y la fórmula establecidos en el Real Decreto 75/2018 de 19 de febrero, se actualizarán la tarifa y la compensación a lo largo de la duración del contrato según el valor obtenido con la siguiente formulación, que es la que mejor se adapta a las características del servicio:

$$Kt = 0,27 \frac{PR_t}{PR_o} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_o} + 0,04 \frac{MR_t}{MR_o} + 0,02 \frac{N_t}{N_o} + 0,04 \frac{CE_t}{CE_o} + \left( 0,22 (1 - X) \frac{G_t}{G_o} \right) + 0,36$$

Siendo:

- 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.
- CE: Costes por canon de estación.
- G: Costes de gasóleo de automoción.
- X: factor de ponderación del componente G.





El resultado del valor de Kt se calculará con los índices mensuales publicados en las órdenes ministeriales que correspondan al periodo que se quiere revisar.

La revisión se llevará a cabo, conforme a los límites y procedencia previstos en el artículo 103 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, a partir del primer año desde la formalización del contrato. Posteriormente, los valores serán revisados anualmente en la manera establecida.

Con base en todo lo anterior, la estructura de ingresos de la concesión queda recogida en el siguiente gráfico:



Gráfico 2: Distribución de los Ingresos concesionales en los 10 años.

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, esta Oficina considera suficiente la estimación de ingresos realizada por la Consejería de Fomento, para elaborar el estudio económico.

#### 4.3. Estimación de costes e inversiones

La concesión analizada prevé la realización de **inversiones** en inmovilizado por parte del concesionario. El total de la inversión lo constituyen la adquisición de la flota de autobuses junto a los sistemas de ayuda a la navegación (SAE) embarcados en los vehículos.

Según informa la Consejería de Fomento en el apartado 2 del PPT, la flota de vehículos adscrita al contrato deberá cumplir las condiciones necesarias que se indican en dicho Pliego (número, características técnicas, antigüedad, imagen de transporte público, así como otros requisitos de mantenimiento) para la correcta prestación del servicio. Con el fin de prestar las expediciones ordinarias indicadas en el Anexo I del PPT, se deberán adscribir al menos el número de vehículos, incluyendo vehículos de reserva, y los requisitos de número de plazas siguientes:

- Plazas mínimas por vehículo: 39
- N.º mínimo de vehículos: 9
- N.º vehículos de reserva: 1
- N.º total de vehículos: 10

El citado apartado 2 del PPT establece que la antigüedad de los vehículos no excederá de 13 años, coincidiendo con esta antigüedad máxima el plazo de su sustitución obligatoria.





En cuanto a los **costes de explotación**, para su determinación, la Consejería de Fomento, según recoge en el apartado 2 del estudio de viabilidad económico-financiera, primero delimita los costes unitarios empleados, seguidamente las unidades producidas y con base en estos dos cálculos se fijan los costes de explotación.

De este modo, los **costes unitarios** incluyen las siguientes categorías:

**a) Costes por personal:** en los que se hace referencia únicamente al coste anual del personal de conducción. Se calcula sobre la masa salarial del personal a subrogar con categoría de conductor según la información facilitada por la empresa concesionaria actual, completados con datos del Convenio provincial vigente y del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37, de enero de 2023).

Sobre la masa salarial considerada se ha aplicado un porcentaje de incremento del 34,0% en concepto de costes de Seguridad Social. Así, los salarios aplicados para el personal de conducción son los siguientes:<sup>3</sup>

Coste personal conducción					
Origen	Categoría	Personal	Salario bruto	Coste empresa	
Listado subrogación	Conductor	9	305.705,87 €	394.505,72 €	
TOTAL CONDUCCIÓN		9	305.705,87 €	394.505,72 €	

Tabla 6: Costes por personal

**b) Costes por vehículo:** se componen de distintas partidas, las cuales están asociadas al tiempo de utilización y aprovechamiento de los vehículos y, por tanto, vendrán ponderadas por los porcentajes de aprovechamiento del material móvil. Estas partidas son las siguientes:

**b.1) Amortización de la flota:** esta partida corresponde a los costes anuales de amortización derivados de la flota. Los inputs de cálculo aplicados para esta partida lo forman:

- **Precio de adquisición de los vehículos:** los precios son los aplicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III. Este precio, para vehículos de 39 a 55 plazas, sería de 221.755,51 euros.
- **Vida útil del vehículo:** se considera una vida útil de 13 años para cada vehículo.

<sup>3</sup> La Consejería de Fomento, en el estudio de viabilidad económico-financiera, indica las siguientes notas dentro de este apartado:

**Nota 1:** A la fecha de elaboración de este cuadro existe un proceso judicial en la jurisdicción laboral por reclamación de cantidades cuyo importe de principal asciende a 453.796,00 euros (Cuatrocientos cincuenta y tres mil setecientos noventa y seis). Este importe se podría incrementar con los intereses devengados, cuyo importe esta sin determinar y que podría ascender a más de 500.000 euros (quinientos mil).

**Nota 2:** A resultas de los pleitos en la jurisdicción laboral referidos en la "Nota 1" estos importes en concepto de antigüedad se podrían incrementar hasta el 67%, según convenio.





- Valor residual del vehículo: se considera un valor residual del vehículo a la finalización de su vida útil del 20% sobre el precio de compra, tal como establece Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37, de enero de 2023).

**b.2) Amortización Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)**: esta partida corresponde a los costes anuales de amortización derivados de los sistemas ITS (incluyendo todo el equipamiento embarcado, a excepción del Sistema de Ayuda a la Explotación -SAE-). Debido a que el Observatorio de Costes no cuenta con valores orientativos para esta partida, han sido estimados en función de precios de mercado habituales:

- Precio de adquisición de los sistemas: se considera por vehículo un coste de equipamiento embarcado de 4.000 €.
- Vida útil de los equipamientos embarcados: se considera una vida útil de 10 años.
- Valor residual de los equipamientos embarcados: se considera un valor residual de los equipamientos embarcados del 0%.

**b.3) Financiación de la flota y elementos ITS**: esta partida hace referencia a los costes anuales de financiación derivados de la flota, incluyendo los equipos de ITS. Para su cálculo se utilizan los valores aplicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023):

- Capital a financiar: se ha considerado el 100% del capital sobre el precio de compra.
- Periodo de financiación: se ha considerado un periodo de financiación de 5 años.
- Interés de la financiación: se ha considerado un interés de financiación del 5,41%.

**b.4) Seguros de la flota**: esta partida hace referencia a los seguros asociados al material móvil, siendo los valores de cálculo aplicados para esta partida:

- Importe anual de seguros por tipo de vehículo: los precios son los aplicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de julio de 2023) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III. El importe relacionado con los vehículos de 39-55 plazas es de 14.660,82 euros.

**b.5) Costes fiscales de la flota**: hacen referencia a los importes a asumir en concepto de visados, ITV, IAE, IVTM, revisión del tacógrafo, etc., todos ellos vinculados a la flota. Los valores aplicados para su cálculo en esta partida son los siguientes:

- Importe anual de costes fiscales por tipo de vehículo: los costes fiscales son los aplicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III. El importe relacionado con los vehículos de 39-55 plazas es de 6.591,30 euros.

**C) Costes por kilómetro**: asociados a los kilómetros realizados por los vehículos para cumplir con las obligaciones de servicio. Son variables en función de la tipología de vehículo a emplear y dependen del consumo de combustible, de urea, neumáticos y mantenimiento.

**c.1) Consumo de combustible**: es el resultado de aplicar el coste unitario de combustible al consumo para cada tipología de vehículo, multiplicado por el número de kilómetros realizados por tipo de vehículo. Para ello se identifican los siguientes inputs.





- **Coste unitario de combustible:** el precio por litro de combustible en surtidor (sin IVA) se ha obtenido de los datos del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37, de enero de 2023). Sobre el precio en surtidor (sin IVA) se descuenta la devolución del impuesto del gasóleo de uso profesional, obteniendo un coste unitario final de 1,2883 €/litro.
- **Consumo medio de los vehículos:** el consumo medio es el aplicado por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III. El importe relacionado con los vehículos de 39-55 plazas es de 26 litros a los 100 kilómetros.

**c.2) Disolución de urea:** es el coste total anual del consumo de disolución de urea de cada vehículo. Los costes por consumo de disolución de urea son los aplicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023) en función de la tipología de vehículos de clase III. El importe relacionado con los vehículos de 39-55 plazas es de 5.646,47 euros.

**c.3) Neumáticos:** el coste de neumáticos es el resultado de aplicar el coste unitario del juego de neumáticos para cada tipología de vehículo entre la duración media de los mismos y multiplicada por el volumen de kilómetros de producción por tipo de vehículo. Para ello se identifican los siguientes inputs:

- **Precio medio de un neumático:** el coste de neumáticos es el aplicado por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023) para cada una de las tipologías de vehículo de clase III. El importe relacionado con los vehículos de 39-55 plazas es de 557,64 euros.
- **Duración media de los neumáticos:** la duración media estimada para los neumáticos es la aplicada por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023), establecida en una vida útil de 70.000 km.

**c.4) Reparaciones y mantenimiento:** Esta partida engloba los costes de reparación y mantenimiento del autocar, incluyendo la limpieza y desinfección de los vehículos. Dichos costes son el resultado de aplicar el coste unitario de este concepto para cada tipología de vehículo por el volumen de kilómetros de producción por tipo de vehículo. Los costes son los aplicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en autocar (n.º 37 de enero de 2023). El importe relacionado con los vehículos de 39-55 plazas es de 0,15 euros por kilómetro.

**d) Costes indirectos:** Los costes indirectos se estiman como el 12,5% de los costes directos de explotación del servicio.

**e) Beneficio industrial:** El beneficio industrial se estima como un porcentaje sobre el cómputo total de los costes directos de explotación del servicio y los costes indirectos asociados. El porcentaje aplicado es del 6,0% y está en línea con recientes licitaciones producidas en otros ámbitos del Estado.





### Determinación de las unidades producidas

Indicados cuales son los costes unitarios empleados en la concesión, se muestran en este punto los cálculos e hipótesis asumidas, al objeto de determinar las unidades producidas a las que aplicar dichos costes unitarios.

El producto entre las unidades de producción y los costes unitarios determina los costes finales de explotación de la concesión.

- a) Kilómetros de servicio: son los kilómetros asociados a la realización de los servicios estipulados en la concesión, es decir, la realización de todas las expediciones requeridas. Se obtienen como el producto de la longitud de cada expedición por el número de expediciones diarias y por el número de días que se realiza.
- b) Kilómetros en vacío: son los kilómetros realizados por los vehículos para desplazarse a las cabeceras de las líneas y poder así cumplir con la realización de los servicios. También deben contabilizarse los desplazamientos de los vehículos hasta las cocheras, cuando así lo requiera la explotación del servicio.  
Se calculan como un porcentaje sobre los kilómetros de servicio que se realizan. Para ello, y a pesar de que este apartado consta de un alto grado de variabilidad, se ha establecido un 10% de kilómetros en vacío sobre los kilómetros de servicio.
- c) Kilómetros de producción: los kilómetros de producción son la totalidad de los kilómetros que se realizarán, y se calculan como la suma de kilómetros de servicio y los kilómetros en vacío.
- d) Horas de servicio: al igual que en el caso de los kilómetros, son las horas asociadas a la realización de los servicios mínimos obligatorios estipulados en la concesión y se obtienen de la multiplicación de la duración de cada una de las expediciones por el número de días que se realiza.
- e) Horas en vacío: del mismo modo que los kilómetros, las horas de servicio se ven incrementadas en concepto de vacíos, considerando que la velocidad empleada para recorrer los kilómetros en vacío, anteriormente calculados, es la misma que la empleada para recorrer los kilómetros de servicio.
- f) Horas de producción: las horas de producción son la totalidad de las horas que se van a realizar, y se calculan como la suma de las horas de servicio y las horas en vacío.  
Las horas de producción se corresponden con las horas de conducción necesarias para la explotación del servicio, y en caso de no alcanzarse la jornada completa por conductor, el cómputo total ha sido elevado hasta garantizar la mencionada jornada completa.
- g) Número de vehículos mínimos exigibles: la metodología para determinar el número de vehículos mínimo exigible ha sido la siguiente:



- El número mínimo de vehículos exigibles para la realización del contrato de explotación se obtiene a partir de las exigencias de cumplimiento de los servicios estipulados para la concesión.
- En función de las necesidades de cada una de las rutas, se les asigna una tipología de vehículo, y se calculan en función de las expediciones y kilómetros que deben realizar anualmente, tomando datos del Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en autocar (n.º 37 de enero de 2023) en referencia a las medias anuales por vehículo.
- Este valor mínimo es incrementado en concepto de vehículos de reserva en un 10% aproximadamente para cumplir con cualquier tipo de imprevisto que impida la utilización de los vehículos asignados al contrato. El porcentaje se considera adecuado y es el comúnmente utilizado en proyectos de características similares.

h) Grado de imputación del material móvil: la imputación de los vehículos se ha calculado como porcentaje de las horas de producción necesarias por tipo de vehículo sobre 1.800 horas al año, que son las horas anuales de trabajo por vehículo que considera el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (n.º 37 de enero de 2023), considerando un mínimo del 25% de imputación y un máximo del 100%. En este caso, tras el cálculo de la imputación real en función de las horas de servicio por vehículo, se ha decidido establecer un porcentaje del 60%, debido a la posibilidad de usar dichos vehículos en otros servicios.

i) Cómputo de las unidades de producción: las unidades de producción determinadas para la concesión son las siguientes

		Tipología vehículo	
		39 - 55 plazas	Total
<b>Vehículos</b>	número	10	<b>10</b>
	% Imputación real, con un mínimo del 25%	60,0%	-
<b>Rodadura</b>	Veh-km servicio	633.254	<b>633.254</b>
	Veh-km vacío(*)	63.325	<b>63.325</b>
	Veh-km total	696.579	<b>696.579</b>
<b>Personal Conducción</b>	número	-	<b>9</b>
	veh-h servicio	3.395	<b>3.395</b>
	veh-h vacío(*)	340	<b>340</b>
	Veh-h para asegurar la prestación del servicio	3.735	<b>3.735</b>
	Veh-h asegurando jornada completa		<b>16.200</b>

(\*) incremento sobre veh-km de servicio 10%

Tabla 7: Unidades de producción de la concesión

**Costes de explotación de la concesión.**

Con base en los costes unitarios y en las unidades producidas, se muestran en la siguiente tabla, los costes de explotación desglosados:

Provincia Contrato Toledo	TIPOLOGÍA DE VEHÍCULO			
	> 55 plazas	39 - 55 plazas	26 - 38 plazas	10 - 25 plazas
<b>CARACTERÍSTICAS DE EXPLOTACIÓN</b>				
Kilometraje Anual		65.000		
Horas trabajadas al año		1.800		
<b>DATOS VEHÍCULO Y FINANCIACIÓN</b>				
Precio Adquisición Vehículo con Neumáticos		221.756 €		
Precio Adquisición ITS		4.000 €		
Interés		5,41%		
Plazo Préstamo		5		
Capital Financiado		100,00%		
Total intereses a 5 años		32.414 €		
<b>a) Costos Fijos</b>				
Amortización Vehículo		81.878,958 €		
Amortización ITS		2.400,000 €		
Financiación Vehículo		14.695,115 €		
Financiación ITS		344,589 €		
Seguros		14.660,820 €		
Costes Fiscales		6.591,300 €		
<b>Costes Fijos Totales</b>		<b>120.570,782 €</b>		
<b>b) Personal</b>				
Coste Personal Conductor		394.505,72 €		
<b>Costes Personal Totales</b>		<b>394.505,72 €</b>		
<b>c) Consumos</b>				
Combustible		233.319,903 €		
Urea		5.646,473 €		
Neumáticos		33.294,903 €		
Gastos de Mantenimiento		104.494,572 €		
<b>Costes Consumo Totales</b>		<b>376.755,851 €</b>		
<b>d) Costes indirectos</b>				
Costes Indirectos Totales		111.479,04 €		
<b>e) Beneficio</b>				
Porcentaje Beneficio		6,0%		
Beneficio Total		60.198,68 €		
<b>f) Coste Total</b>				
Coste Total		1.063.510,08 €		

Tabla 8: Costes de explotación de la concesión



En el gráfico siguiente se representa la distribución de estos costes concesionales anualmente:

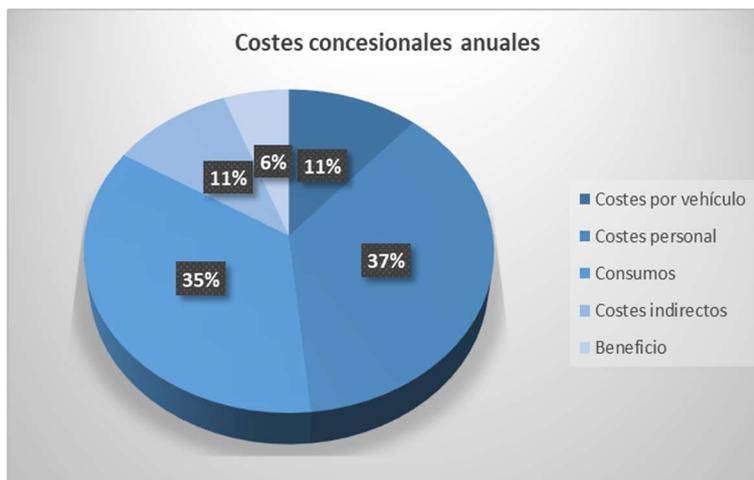


Gráfico 3: Distribución de los costes concesionales anuales

Se puede observar que, como ya se había indicado en un apartado anterior, el componente económico más relevante de la estructura de costes lo constituyen los costes de personal subrogable, que representa en su conjunto el 37% del total, seguidos de los consumos, que equivalen al 35% de la totalidad. Entre estos dos componentes de los gastos abarcan, pues, el 72% de los costes concesionales.

Con base en la información que ha sido facilitada, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por la Consejería de Fomento para elaborar el estudio económico. No obstante, debemos puntualizar que, en la estructura de costes presentada, se observa la incorporación de la partida denominada "Beneficio industrial", si bien en términos económicos, el beneficio industrial no se puede considerar como un coste de la concesión, y así se tendrá en consideración para posteriores análisis que se incluyen en este informe.

#### 4.4. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.

##### Escenario base

La Consejería de Fomento ha planteado un escenario base tomando las siguientes consideraciones, la cuales se encuentran recogidas en el apartado 5 del estudio de viabilidad económico-financiera:

- Respecto a la proyección de la demanda, se ha considerado que su valor permanece constante durante los 10 años de prestación del servicio.
- Para la revisión de precios correspondiente se utilizará el Kt calculado según los índices publicados en la Orden Ministerial correspondiente.
- De igual manera, se ha considerado también la proyección de costes constante para todo el periodo de prestación del servicio, salvo las variaciones que se establecerán mediante la revisión de precios.





Los resultados obtenidos, son mostrados en la siguiente tabla de flujos de caja esperados, en el que se incluyen, los ingresos, los gastos y el beneficio industrial. Respecto a la amortización anual, se observa la aplicación del método lineal.

VCM-066 Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Años (Plazo de la Concesión)					Total
	1	2	...	9	10	
Demanda	0	0	...	0	0	0
Viajeros	153.733	153.733	...	153.733	153.733	1.537.330
Viajeros-km	6.592.389	6.592.389	...	6.592.389	6.592.389	65.923.887
Ingresos	1.063.510,08 €	1.063.510,08 €	1.063.510,08 €	1.063.510,08 €	1.063.510,08 €	10.635.100,84 €
Recaudación por viajes	639.461,70 €	639.461,70 €	...	639.461,70 €	639.461,70 €	6.394.617,00 €
Compensación por obligaciones de servicio	424.048,38 €	424.048,38 €	...	424.048,38 €	424.048,38 €	4.240.483,84 €
Gastos	1.003.311,40 €	1.003.311,40 €	...	1.003.311,40 €	1.003.311,40 €	10.033.114,00 €
Gastos de Explotación	891.832,36 €	891.832,36 €	...	891.832,36 €	891.832,36 €	8.918.323,55 €
Gastos por Vehículo	120.570,78 €	120.570,78 €	...	120.570,78 €	120.570,78 €	1.205.707,82 €
Amortización anual	84.278,96 €	84.278,96 €	...	84.278,96 €	84.278,96 €	842.789,58 €
Financiación anual	15.039,70 €	15.039,70 €	...	15.039,70 €	15.039,70 €	150.397,05 €
Seguros anual	14.660,82 €	14.660,82 €	...	14.660,82 €	14.660,82 €	146.608,20 €
Fiscalidad anual	6.591,30 €	6.591,30 €	...	6.591,30 €	6.591,30 €	65.913,00 €
Gastos por Kilómetro	376.755,85 €	376.755,85 €	...	376.755,85 €	376.755,85 €	3.767.558,51 €
Combustible	233.319,90 €	233.319,90 €	...	233.319,90 €	233.319,90 €	2.333.199,03 €
Urea	5.646,47 €	5.646,47 €	...	5.646,47 €	5.646,47 €	56.464,73 €
Neumáticos	33.294,90 €	33.294,90 €	...	33.294,90 €	33.294,90 €	332.949,03 €
Mantenimiento	104.494,57 €	104.494,57 €	...	104.494,57 €	104.494,57 €	1.044.945,72 €
Gastos por Personal	394.505,72 €	394.505,72 €	...	394.505,72 €	394.505,72 €	3.945.057,22 €
Gastos generales	111.479,04 €	111.479,04 €	...	111.479,04 €	111.479,04 €	1.114.790,44 €
<b>Margen bruto</b>	<b>60.198,68 €</b>	<b>60.198,68 €</b>	...	<b>60.198,68 €</b>	<b>60.198,68 €</b>	<b>601.986,84 €</b>

Tabla 9: Cuenta de Pérdidas y Ganancias del proyecto.

En lo que se refiere al modo de calcular los ingresos en concepto de compensación por obligaciones de servicio, de la lectura del estudio de viabilidad y de la formulación utilizada en las hojas de cálculo presentadas, se deduce que la aportación pública se pagará anualmente al contratista por diferencia entre los ingresos que este haya obtenido en concepto de recaudación por viajes y los gastos reales en los que haya incurrido, añadiendo el 6% de beneficio industrial. (Esta Oficina recomienda que esta cuestión quede aclarada en el propio PCAP).

El importe de la compensación<sup>4</sup> referida anteriormente tiene carácter de máximo y como se puede observar en el apartado del PCAP que contempla los criterios de adjudicación, esta podría ser rebajada por el adjudicatario como resultado del proceso de licitación del contrato de concesión.

<sup>4</sup> En el informe de necesidad del contrato presentado por la Consejería de Fomento se recoge lo siguiente: "Este importe tiene la consideración de compensación a abonar por la Administración, por cuanto los servicios establecidos en el expediente se definen como servicios públicos de transporte de interés general, con el fin de garantizar la prestación de los referidos servicios públicos en los casos en los que un operador, si considerara exclusivamente su interés comercial, no los asumiría o no los asumiría en la misma medida o en iguales condiciones sin retribución."





Por otro lado, y como se indica en la documentación aportada por la Consejería de Fomento, las variaciones en los costes, como pueden ser el coste de combustible u otros, se compensan por la Administración mediante las revisiones de precios que se deben realizar a futuro.

El apartado 6 del estudio de viabilidad recoge la siguiente tabla, la cual contempla el periodo de recuperación de la inversión:

Año	Cash flow inversión	Cash flow explotación			Cash flow inversión + explotación	Tasa de descuento	Cash flow descontado	
		Cobros	Pagos	Neto			Del año	Desde el origen
0	-1.354.533,06 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	-1.182.855,33 €	5,27%	-1.182.855,33 €	-1.182.855,33 €
1	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	163.083,24 €	-1.019.772,09 €
2	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	154.919,01 €	-864.853,08 €
3	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	147.163,49 €	-717.689,59 €
4	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	139.796,23 €	-577.893,35 €
5	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	132.797,79 €	-445.095,57 €
6	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	126.149,70 €	-318.945,87 €
7	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	119.834,43 €	-199.111,44 €
8	0,00 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	171.677,73 €	5,27%	113.835,30 €	-85.276,14 €
9	245.636,87 €	1.063.510,08 €	891.832,36 €	171.677,73 €	417.314,60 €	5,27%	262.858,47 €	177.582,33 €

Tabla 10: Periodo de recuperación de la inversión (escenario base).

A partir de lo expuesto, esta Oficina ha considerado oportuno ajustar el escenario base planteado por la Consejería de Fomento según las siguientes hipótesis:

- No se incluye como gasto la amortización de los activos de la concesión.
- No se incluyen los gastos financieros.
- Se han introducido los gastos generales o indirectos.
- La tasa de descuento, calculada conforme a lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, se ha actualizado con los datos publicados a la fecha de realización del presente informe, siendo esta del **5,45%**.
- Se ha modificado el importe del ingreso que se produce en el último año de la concesión correspondiente al valor residual de los activos (autocares), estimándose este en 443.510,20 euros, como resultado de aplicar las hipótesis que señala el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (publicación n.º 37 de enero de 2023).<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Dichas hipótesis contemplan un 20% de valor residual de los vehículos tras una vida útil de 12 años. Por otro lado, se realiza una imputación del 60%, como establece la Consejería de Fomento.





Se muestra seguidamente el escenario base elaborado:

Año	Ingresos previstos	Costes previstos	Margen operativo	Rentabilidad operativa	Amortización	Margen operativo neto	Rentabilidad operativa neta	Flujos de caja operativos	Inversiones	Flujos de caja con inversión	Flujos de caja descontados (Tasa 5,45%)	Flujos de caja descontados acumulados
0									-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06
1	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	150.464,14	-1.204.068,92
2	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	142.687,67	-1.061.381,25
3	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	135.313,10	-926.068,15
4	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	128.319,68	-797.748,47
5	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	121.687,70	-676.060,77
6	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	115.398,48	-560.662,28
7	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	109.434,31	-451.227,97
8	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	103.778,39	-347.449,58
9	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	98.414,78	-249.034,80
10	1.507.020,28	-904.845,64	602.174,64	39,96%	-91.102,40	511.072,24	33,91%	602.174,64		602.174,64	354.206,58	105.171,78
Total	11.078.611,00	-9.048.456,40	2.030.154,60	18,32%	-911.024,00	1.119.130,60	10,10%	2.030.154,60	-1.354.533,06	675.621,54	105.171,78	

Tabla 11: Escenario base ajustado.

Con base en las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado, el proyecto concesional alcanzaría en sus 10 años de duración un VAN<sup>6</sup> de 105.171,78 euros, siendo la TIR<sup>7</sup> del 6,80% y recuperando el concesionario la inversión en el año 10 de la concesión.

#### Punto muerto

A partir del escenario base ajustado, esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional, es decir, aquel descenso de la demanda de los servicios objeto del contrato que provoque una reducción de los ingresos y de los costes variables, en su caso, que hiciesen que la rentabilidad económico-financiera del proyecto fuese cero y, por tanto, un eventual descenso mayor de dicha demanda conllevaría pérdidas para el concesionario.

El punto muerto para el escenario base ajustado se muestra a continuación:

<sup>6</sup> El VAN es un criterio de inversión que consiste en actualizar a la fecha presente, descontándolos a una tasa de interés determinada, los flujos de gastos e ingresos futuros de una inversión menos la inversión inicial. Una inversión se considera rentable si su VAN es positivo.

<sup>7</sup> La TIR de una inversión es la media geométrica de los rendimientos futuros esperados de dicha inversión. En términos simples, diversas fuentes de la literatura contable la conceptualizan como la tasa de descuento con la que el VAN es igual a cero. La TIR puede utilizarse como un indicador de la rentabilidad: a mayor TIR, mayor rentabilidad. Si la TIR del proyecto supera la tasa de descuento se considera que la inversión es razonable.





Año	Ingresos previstos	Costes previstos	Margen operativo	Rentabilidad operativa	Amortización	Margen operativo neto	Rentabilidad operativa neta	Flujos de caja operativos	Inversiones	Flujos de caja con inversión	Flujos de caja descontados (Tasa 5,45%)	Flujos de caja descontados acumulados
0									-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06
1	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	137.264,09	-1.217.268,97
2	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	130.169,83	-1.087.099,14
3	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	123.442,23	-963.656,91
4	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	117.062,33	-846.594,58
5	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	111.012,17	-735.582,41
6	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	105.274,70	-630.307,71
7	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	99.833,76	-530.473,95
8	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	94.674,02	-435.799,93
9	1.049.590,62	-904.845,64	144.744,98	13,79%	-91.102,40	53.642,58	5,11%	144.744,98		144.744,98	89.780,96	-346.018,97
10	1.493.100,80	-904.845,64	588.255,16	39,40%	-91.102,40	497.152,76	33,30%	588.255,16		588.255,16	346.018,97	0,00
Total	10.939.416,38	-9.048.456,40	1.890.959,98	17,29%	-911.024,00	979.935,98	8,96%	1.890.959,98	-1.354.533,06	536.426,92	0,00	

Tabla 12: Punto muerto para el escenario base ajustado.

Este punto muerto<sup>8</sup> se alcanza en el caso de que se produzca una disminución de la demanda de un **2,18%**. Se observa que, con variaciones anuales de estas características en la demanda del servicio, el concesionario obtendría una rentabilidad nula en el periodo de duración del contrato (10 años). Con base en la serie histórica de demanda proporcionada por la Consejería de Fomento (2018-2023), obviando los años de la pandemia, y como ya se ha expuesto en un apartado anterior, no es posible descartar que se produzcan pequeñas variaciones al alza o a la baja en la demanda, por tanto, que se origine un descenso tan poco significativo de esta, puede ser previsto dentro de las “condiciones normales de funcionamiento”, con lo que el concesionario podría incurrir en pérdidas.

No obstante, en el análisis de sensibilidad presentado por la Consejería de Fomento, se indica que “(...) En un proyecto individual, la sensibilidad debe hacerse con respecto al parámetro más incierto, en nuestro caso la demanda. Aun así, hemos considerado aconsejable estimar también la posibilidad de modificaciones en el valor residual de los vehículos.”

Esta Oficina ha tomado también en consideración este parámetro para el presente análisis, que como ya se señalaba en un punto anterior, ha sido considerado como ingreso variable debido a la incertidumbre que presenta la cifra que se podría percibir a la finalización de la vida útil de los diferentes bienes por su venta en el mercado o por otros medios.

Además, en el citado análisis de sensibilidad aportado por la Consejería de Fomento, se plantean cuatro escenarios alternativos al escenario base, los cuales presentan las hipótesis que se indican en el siguiente cuadro:

<sup>8</sup> En el punto muerto la TIR coincide con la tasa de descuento y el VAN es igual a cero.





Escenario	Porcentaje de variación demanda	Porcentaje de variación del valor residual
E1	20%	0%
E2	-20%	0%
E3	0%	50%
E4	0%	100%

Tabla 13: Hipótesis utilizadas por la Consejería de Fomento para elaborar escenarios alternativos

De acuerdo con el histórico de datos de demanda presentado por la Consejería de Fomento, esta Oficina estima muy poco probables los escenarios en los cuales la demanda varía, al alza o a la baja, un 20% (E1 y E2). Sin embargo, a partir del escenario base ajustado, se ha propuesto un escenario alternativo, considerado como más probable, en el que se contempla una disminución del 30% de la cifra que percibiría el concesionario como ingreso por el valor residual de los activos (autocares) a la finalización del periodo concesional, estimándose esta nueva cifra en 310.457,14 euros, importe que podría estar en consonancia con los precios de mercado de vehículos usados de similar tipología y características que los incluidos en la flota que debe adscribirse al contrato de concesión, si bien es muy difícil realizar una estimación precisa al respecto, según ha constatado esta Oficina.

Este escenario alternativo, también calculado para una tasa de descuento del 5,45%, se representa a continuación:

Año	Ingresos previstos	Costes previstos	Margen operativo	Rentabilidad operativa	Amortización	Margen operativo neto	Rentabilidad operativa neta	Flujos de caja operativos	Inversiones	Flujos de caja con inversión	Flujos de caja descontados (Tasa 5,45%)	Flujos de caja descontados acumulados
0									-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06
1	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	150.464,14	-1.204.068,92
2	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	142.687,67	-1.061.381,25
3	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	135.313,10	-926.068,15
4	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	128.319,68	-797.748,47
5	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	121.687,70	-676.060,77
6	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	115.398,48	-560.662,28
7	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	109.434,31	-451.227,97
8	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	103.778,39	-347.449,58
9	1.063.510,08	-904.845,64	158.664,44	14,92%	-91.102,40	67.562,04	6,35%	158.664,44		158.664,44	98.414,78	-249.034,80
10	1.373.967,22	-904.845,64	469.121,58	34,14%	-91.102,40	378.019,18	27,51%	469.121,58		469.121,58	275.943,12	26.908,32
Total	10.945.557,94	-9.048.456,40	1.897.101,54	17,33%	-911.024,00	986.077,54	9,01%	1.897.101,54	-1.354.533,06	542.568,48	26.908,32	

Tabla 14: Escenario alternativo

Según se observa, en el escenario alternativo, este proyecto concesional alcanzaría en sus 10 años de duración un VAN de 26.908,32 euros, siendo la TIR del 5,81% y recuperando el concesionario la inversión en el año 10 de la concesión.





Asimismo, en este nuevo escenario, el punto muerto se alcanzaría con una descenso anual de la demanda del **0,56%**. En este caso, que se produzca un reducción de la demanda del servicio de esta cuantía se podría estimar más probable.

El punto muerto para este escenario alternativo se representa a continuación:

Año	Ingresos previstos	Costes previstos	Margen operativo	Rentabilidad operativa	Amortización	Margen operativo neto	Rentabilidad operativa neta	Flujos de caja operativos	Inversiones	Flujos de caja con inversión	Flujos de caja descontados (Tasa 5,45%)	Flujos de caja descontados acumulados
0									-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06	-1.354.533,06
1	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	147.086,89	-1.207.446,17
2	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	139.484,96	-1.067.961,20
3	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	132.275,93	-935.685,28
4	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	125.439,47	-810.245,80
5	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	118.956,35	-691.289,45
6	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	112.808,30	-578.481,15
7	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	106.978,00	-471.503,15
8	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	101.449,03	-370.054,12
9	1.059.948,77	-904.845,64	155.103,13	14,63%	-91.102,40	64.000,73	6,04%	155.103,13		155.103,13	96.205,81	-273.848,31
10	1.370.405,91	-904.845,64	465.560,27	33,97%	-91.102,40	374.457,87	27,32%	465.560,27		465.560,27	273.848,31	0,00
<b>Total</b>	<b>10.909.944,84</b>	<b>-9.048.456,40</b>	<b>1.861.488,44</b>	<b>17,06%</b>	<b>-911.024,00</b>	<b>950.464,44</b>	<b>8,71%</b>	<b>1.861.488,44</b>	<b>-1.354.533,06</b>	<b>506.955,38</b>	<b>0,00</b>	

Tabla 15: Punto muerto para el escenario alternativo

Se puede observar que, tanto el escenario base ajustado como el escenario base alternativo, se encuentran próximos a sus puntos muertos.





#### 4.5. Revisión del plazo establecido para el proyecto. Verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.

Según se ha expuesto con anterioridad, el período de duración del contrato previsto en la documentación remitida por la Consejería de Fomento es de 10 años, duración que resulta conforme con el marco regulado en el Reglamento (CE) n.º 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.

En particular, el apartado 3 del artículo 4 del citado texto normativo establece que: *“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar (...). 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.”*

No obstante, dicho plazo de duración debe evaluarse conforme a lo establecido en el artículo 29 de la LCSP, cuyo apartado 6 indica al respecto que *“si la concesión de obras o de servicios sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima de la misma no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos. Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión. En cualquier caso, la duración de los contratos de concesión de obras o de concesión de servicios, no podrá exceder, incluyendo las posibles prórrogas, de: (...) b) Veinticinco años en los contratos de concesión de servicios que comprendan la explotación de un servicio no relacionado con la prestación de servicios sanitarios.”*

Por su parte, el apartado 9 de ese mismo artículo 29, aclara que *“el período de recuperación de la inversión a que se refieren los apartados 4 y 6 de este artículo será calculado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto al que se refieren los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española”.*

A estos efectos, el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, dispone que:

*“1. Se entiende por período de recuperación de la inversión del contrato aquél en el que previsiblemente puedan recuperarse las inversiones realizadas para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato, incluidas las exigencias de calidad y precio para los usuarios, en su caso, y se permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.”*





*La determinación del período de recuperación de la inversión del contrato deberá basarse en parámetros objetivos, en función de la naturaleza concreta del objeto del contrato. Las estimaciones deberán realizarse sobre la base de predicciones razonables y, siempre que resulte posible, basadas en fuentes estadísticas oficiales.*

*Se define el período de recuperación de la inversión del contrato como el mínimo valor de  $n$  para el que se cumple la siguiente desigualdad, habiéndose realizado todas las inversiones para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato:*

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

*Donde:*

*$t$  son los años medidos en números enteros.*

*$FC_t$  es el flujo de caja esperado del año  $t$ , definido como la suma de lo siguiente:*

*a) El flujo de caja procedente de las actividades de explotación, que es la diferencia entre los cobros y los pagos ocasionados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos del contrato, teniendo en cuenta tanto las contraprestaciones abonadas por los usuarios como por la Administración, así como por otras actividades que no puedan ser calificadas como de inversión y financiación.*

*El flujo de caja procedente de las actividades de explotación comprenderá, entre otros, cobros y pagos derivados de cánones y tributos, excluyendo aquellos que graven el beneficio del contratista.*

*b) El flujo de caja procedente de las actividades de inversión, que es la diferencia entre los cobros y los pagos que tienen su origen en la adquisición de activos no corrientes y otros activos equivalentes, tales como inmovilizados intangibles (entre ellos, derechos de uso de propiedad industrial o intelectual, concesiones administrativas o aplicaciones informáticas), materiales o inversiones inmobiliarias, así como los cobros procedentes de su enajenación.*

*Aunque no se prevea su efectiva enajenación en el momento de realizar las proyecciones, se incluirá como cobro procedente de las actividades de inversión el valor residual de los activos, entendido como el importe que se podría recuperar al término del contrato o bien de la vida útil del elemento patrimonial, en caso de que ésta finalice con anterioridad, ya sea por su venta en el mercado o por otros medios.*

*Para la determinación del valor residual se analizarán las características de los elementos patrimoniales, tales como su vida útil, usos alternativos, movilidad y divisibilidad.*

*$FC_t$  no incluirá cobros y pagos derivados de actividades de financiación.*

*La estimación de los flujos de caja se realizará sin considerar ninguna actualización de los valores monetarios que componen  $FC_t$ .*





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

En la documentación recibida de la Consejería de Fomento, para el cálculo de la tasa de descuento se utiliza la media de los meses comprendidos entre noviembre de 2022 y abril de 2023, estableciéndose el resultado en una tasa del 5,27%, esta Oficina ha actualizado dichos datos según los publicados en el momento de realización del presente informe, utilizándose la media de los meses comprendidos entre marzo y agosto de 2023, de donde se ha obtenido una tasa del 5,45%.

Se detalla el cálculo efectuado de la tasa de descuento en la siguiente tabla:

<b>Determinación de la Tasa de Descuento</b>						
Rentabilidad Mensual de las Obligaciones a 10 años						
mar-23	abr-23	may-23	jun-23	jul-23	ago-23	Promedio
3,44	3,41	3,41	3,40	3,50	3,55	3,45
Tasa a Aplicar. Promedio últimos 6 meses + 200 puntos básicos según 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. Art.10						<b>5,45%</b>

Tabla 16: Determinación de la Tasa de Descuento

Como se ha expuesto en el anterior apartado, aplicando a los escenarios analizados esta tasa de descuento, la inversión realizada por el concesionario se recupera en el año 10, tanto en el caso del escenario base propuesto por la Consejería de Fomento, como en los casos propuestos por esta Oficina (escenario base ajustado y escenario alternativo). En consecuencia, establecer una duración de 10 años para este contrato es conforme a lo establecido en la normativa aplicable referenciada con anterioridad. Sin embargo, a priori<sup>9</sup>, no está suficientemente justificado el establecimiento de una duración adicional de 5 años.

#### 4.6. Análisis de transferencia del riesgo operacional

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

<sup>9</sup> Será necesario complementar el análisis referido a esta cuestión con apartados posteriores de este informe.





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 debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado. 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 determinado o la ausencia de pérdidas.

En la documentación presentada por la Consejería de Fomento se señalan las siguientes cuestiones al respecto:

- La cláusula 28 del PCAP establece que: *“El derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al contratista del riesgo operacional, conforme dispone el artículo 15.2 de la LCSP. En este sentido, la Administración le transfiere al contratista íntegramente el riesgo operativo y el riesgo de demanda en relación con la explotación del contrato, así como el resto de riesgos que los pliegos indican serán asumidos por el contratista.”*
- La memoria explicativa señala que: *“Reconociendo el interés general en el mantenimiento de estos servicios, y de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, la Administración participará en la financiación de los costes de explotación para asegurar el equilibrio económico de dichos servicios, al considerar que los ingresos producidos por la gestión del servicio no cubren los costes que éste puede producir al tratarse de servicios de transporte de débil tráfico en zonas rurales en los que existe falta de rentabilidad y dado el interés público para su mantenimiento, sin perjuicio del traslado del riesgo operacional a la contratista.”*
- El informe justificativo de condiciones económicas indica lo siguiente: *“(…) Se observa que una variación negativa de la demanda sí afectaría a la rentabilidad del proyecto de manera negativa. En este caso, es la empresa la que debe de tener en cuenta estos datos, ya que, al ser un contrato de gestión de servicio público en régimen de concesión de servicio, tal como se expone en el artículo 15 o el artículo 285 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, el riesgo operacional, que implica el de demanda o suministro, o ambos, se asume por parte del contratista.”*

Teniendo en cuenta lo anterior, y una vez realizados los análisis de la demanda prevista en este proyecto, de los ingresos de la concesión, con la configuración del mecanismo de compensación al concesionario en forma de subvención y de los costes del proyecto, en los distintos escenarios que han sido expuestos en un apartado anterior y, atendiendo a la significativa entidad de la cuantía de las inversiones a realizar por parte del concesionario, se realizan las siguientes consideraciones:

- La propia estructura de ingresos y costes de la concesión delimita en este contrato un potencial riesgo de demanda, ya que el 57,72 % de los ingresos concesionales van a depender de la demanda del servicio, no pudiendo calificarse dicho riesgo como meramente nominal o desdeñable.
- Por otro lado, los costes son en su mayoría de carácter fijo, con un considerable peso del gasto por personal (subrogable) y del gasto por combustible, que el PCAP impide reducir, pues se debe garantizar la prestación del servicio para las distintas expediciones, con los estándares de calidad previstos, lo que imposibilita que el concesionario pueda modular dichos gastos o gestionarlos en función de la demanda, teniendo la obligatoriedad de prestar los servicios estipulados para las distintas rutas que componen la concesión, con independencia del número de viajeros que demanden dichos servicios.
- Asimismo, al estar los escenarios propuestos próximos a sus puntos muertos, con modestas disminuciones anuales de la demanda, de un 2,18% en caso del escenario base ajustado (considerado este como menos probable) y de un insignificante 0,56% en el caso del escenario alternativo (considerado este como más probable), el concesionario no conseguiría recuperar, en el plazo de 10 años, la inversión que debe acometer. Estas caídas de demanda, con datos del histórico aportado por la Consejería de Fomento, y como se ha analizado anteriormente, se podrían dar en condiciones normales de funcionamiento dado su reducido importe. Además, teniendo en cuenta el análisis realizado por esta Oficina sobre la evolución poblacional en los municipios demandantes del servicio concesional, en los últimos 10 años la población ha disminuido un 3%, cifra no significativa para dicho periodo, pero que también podría influir ligeramente y de forma negativa en la demanda del servicio.
- Respecto al riesgo de suministro, el PCAP, en el punto 5 del Anexo I, contempla un mecanismo de revisión de precios para actualizar la tarifa y compensación, de acuerdo con la evolución de los costes concesionales, mediante la aplicación del método y la fórmula del Real Decreto 75/2018 de 19 de febrero, que se han expuesto con anterioridad en este informe. Por lo tanto, se puede considerar que, si bien este riesgo de suministro existe, no llega a ser significativo.





En suma, se puede concluir que existe la suficiente incertidumbre como para entender que, de acuerdo con lo establecido en la Ley, existe transferencia de riesgo operacional, fundamentado en la existencia de riesgo de demanda y que dicho riesgo no es meramente nominal o desdeñable.

## 5. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el presente análisis, 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.

### 5.1. Idoneidad del modelo de concesión

En el informe de necesidad del contrato e insuficiencia de medios aportado por la Consejería de Fomento se indica lo siguiente:

*“El Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha determina como objetivo básico de la Comunidad Autónoma la realización de un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos entre todos los ciudadanos de la Región.*

*Pensando en el objetivo prioritario de promover y fomentar el crecimiento económico en el ámbito de la Comunidad Autónoma basado en un desarrollo territorial equilibrado, la política de transporte público de viajeros que lleva a cabo la Consejería de Fomento quiere consolidar la red de transporte público existente y extender esta red hasta aquellos núcleos que demanden un transporte público que les permita satisfacer las necesidades sociales básicas como la salud, la educación o el acceso a los servicios administrativos.*

*Con estas prioridades, se sigue apostando por un transporte público para los núcleos rurales de población incluidos en los servicios de transporte regular en líneas de débil tráfico que les conecte con regularidad, frecuencia determinada y horarios fijos con los centros comarcales o con las capitales donde se sitúan los servicios sanitarios y administrativos.*

*En determinadas zonas rurales de la provincia de Toledo se prestan actualmente servicios de transporte público de viajeros por carretera mediante contratos de concesión con el objetivo de cubrir las necesidades de transporte de una serie de poblaciones con la capital provincial, lugar donde se encuentran los servicios sociales, administrativos y comerciales que demandan la población de esas zonas rurales.*

*Reconociendo el interés social en el mantenimiento de estos servicios, se precisa la contratación de la concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera en la ruta con núcleos de origen y destino Talavera de la Reina y Toledo.*

*La Dirección General de Transportes y Movilidad no cuenta con los medios suficientes para llevar a cabo su gestión directa, por ello hace falta recurrir a esta contratación del servicio público en régimen de concesión, de acuerdo con la Ley de Contratos del Sector Público.”*

Por otro lado, habiéndose considerado lo anterior, y en relación con el estudio de viabilidad aportado por la Consejería de Fomento, el artículo 247 de la LCSP establece que el citado estudio deberá contener la justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión frente a otros tipos contractuales.





Pese a no haber sido introducido adicionalmente un análisis cuantitativo acerca de la idoneidad de la utilización de la concesión como modelo de contratación para el proyecto, tratándose de un servicio que se viene prestando, de forma recurrente, desde hace varios años y cuya necesidad está acreditada, así como considerando la información aportada por la Consejería de Fomento, y el análisis realizado en el punto anterior del presente informe, el cual determina la existencia de transferencia del riesgo operacional al contratista, se emite una opinión favorable acerca de la idoneidad de la utilización de la tipología de contrato de concesión de servicios, encajando las características del proyecto con los requisitos y las previsiones establecidas en el artículo 15 de la LCSP.

## 5.2. Razonabilidad de la relación entre rentabilidad y riesgo del proyecto.

Tal y como se ha expuesto anteriormente en el análisis de escenarios, a los 10 años de concesión y llevando a cabo una inversión de 1.354.533,06 euros se obtiene:

Para el escenario base ajustado: un VAN de 105.171,78 euros, una TIR del 6,80%, un margen operativo neto de 1.119.130,60 euros y una rentabilidad operativa neta del 10,10%.

Para el escenario alternativo: un VAN de 26.908,32 euros, una TIR del 5,81%, un margen operativo neto de 986.077,54 euros y una rentabilidad operativa neta del 9,01%.

Los puntos muertos correspondientes están próximos a estos escenarios, obteniéndose una rentabilidad económico-financiera nula con una tasa de descuento del 5,45%, si se produjera un descenso anual en la demanda de:

- Un 2,18% en el caso del escenario base ajustado.
- Un 0,56% en el caso del escenario alternativo.

Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados con base en los datos y estimaciones facilitadas por la Consejería de Fomento, y con las consideraciones que esta Oficina ha estimado oportunas, se concluye que la rentabilidad económico-financiera<sup>10</sup> del proyecto y resto de indicadores económicos se encuentran dentro de los límites de la sostenibilidad conforme a una duración de 10 años de la concesión.

<sup>10</sup>Se puede decir que un proyecto presenta una rentabilidad económico-financiera razonable cuando el VAN es positivo y la TIR es superior a la tasa de descuento y a la tasa de interés de la financiación.





## 6. CONCLUSIONES

De conformidad con el estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por la Consejería de Fomento y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del “Contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera desde Talavera de la Reina hasta Toledo (VCM-066)”, se exponen las conclusiones siguientes:

- Respecto al plazo previsto para el contrato, conforme a lo establecido en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo, en su artículo 4, apartado 3, y con base en lo recogido en los apartados 6 y 9 del artículo 29 de la LCSP y en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, no se plantean objeciones al plazo de 10 años de duración de la concesión propuesto por la Consejería de Fomento. En cambio, no es posible emitir una opinión respecto a la procedencia o no de establecer una prórroga de 5 años de duración ya que, si bien el concesionario recupera la inversión en el décimo año para los escenarios propuestos, dichos escenarios se encuentran demasiado próximos a sus puntos muertos, existiendo por tanto la posibilidad real de que el concesionario no logre recuperar la inversión en dicho plazo.
- En referencia al riesgo operacional transferido al concesionario, de acuerdo con la información facilitada y los análisis realizados en este informe, se concluye que existe riesgo de demanda, y que este no se considera meramente nominal o desdeñable en condiciones normales de funcionamiento. Todo esto, habiendo tenido en consideración la configuración de los ingresos, procedentes tanto de la Consejería de Fomento como de terceros, y de los costes e inversiones a los que tiene que hacer frente el concesionario.
- Teniendo en cuenta los riesgos e incertidumbres expuestos en los apartados anteriores, calculados con base en los datos y estimaciones facilitadas por la Consejería de Fomento, se considera que la rentabilidad económico-financiera del proyecto y resto de indicadores económicos están equilibrados con el riesgo asumido en la concesión durante los 10 años de plazo de duración de esta.





## ANEXO I: DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA TANTO CON LA SOLICITUD DE INFORME, COMO CON POSTERIORIDAD TRAS REQUERIMIENTO DE ESTA OFICINA.

### 1. Documentación aportada junto a la solicitud de informe el 3 de julio de 2023:

- Memoria explicativa
- Estudio de viabilidad económico-financiera.
- Propuesta de pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas particulares.
- Otros documentos:
  - a) Informe justificativo conforme artículo 116 de la LCSP.
  - b) Informe de necesidad e insuficiencia de medios y propuesta de contratación.

### 2. Documentación aportada el día 18 de julio de 2023, tras requerimiento de esta Oficina:

- Análisis de sensibilidad y de riesgos.
- Plan de inversión global.
- Hojas de cálculo.
- Escrito con determinadas aclaraciones solicitadas por la OEF-CLM.
- Información de los datos históricos de la demanda.





## ANEXO II. RÉGIMEN TARIFARIO.

El PPT, en su punto 3.2 “**Tarifa máxima e importe del billete**”, dispone lo siguiente:

El precio máximo del billete que se cobrará al usuario por la prestación del servicio será el resultado de aplicar la tarifa aprobada en cada momento por la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en términos de precio por kilómetro, al número total de kilómetros recorridos en cada trayecto de las rutas que componen el servicio, con el mínimo de percepción que, en su caso, proceda.

Los ingresos derivados de la venta de los billetes quedarán en poder del adjudicatario del contrato de concesión del servicio público.

Las tarifas en vigor a aplicar son las que figuran en el Anexo 1 del PPT, el cual especifica al respecto:

**Tarifa máxima:** 0,0970 € viajero/km (IVA excluido).

Para el cálculo del precio del billete deberá multiplicarse el importe de la tarifa por el número de kilómetros recorridos por el viajero. El precio final del billete se obtendrá redondeando al múltiplo de cinco más próximo los céntimos de euro.

A la tarifa anterior se le añadirá, cuando corresponda, el canon de estación por entrada y salida de viajeros.

El importe mínimo del billete queda fijado en **1,30 €**, IVA incluido.

Además, los adjudicatarios deberán cumplir con lo especificado en cualquier disposición que en materia de tarifas del transporte regular de viajeros por carretera sea promulgada en Castilla-La Mancha durante el periodo de vigencia del contrato.

En concreto, deberá cumplirse con lo regulado en la Orden de 25/09/2014, de la Consejería de Fomento, por la que se establece una ayuda consistente en la reducción en el precio del billete del transporte público regular interurbano de uso general por carretera para las personas integrantes de familias numerosas, en la Orden 196/2017, de 17 de noviembre, de la Consejería de Fomento, por la que se restablece la ayuda a los jóvenes, de edades comprendidas entre 14 y 29 años, consistente en la reducción del 50% en el precio del billete en los viajes de los servicios regulares de transporte interurbano de viajeros por carretera, dentro del territorio de la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha, en la Orden 167/2018, de 21 de noviembre, de la Consejería de Fomento, por la que se restablece la ayuda para personas mayores de 65 años, consistente en la reducción del 50% del precio del billete de los viajes realizados dentro de la comunidad autónoma, en los servicios regulares de transporte interurbano de viajeros por carretera y en la Orden 58/2019, de 4 de abril, de la Consejería de Fomento, por la que se establece una ayuda al transporte para personas con grado de discapacidad igual o superior al 33%, consistente en la reducción del 50% del precio del billete de los viajes, realizados dentro de la comunidad autónoma, en los servicios regulares de transporte interurbano de viajeros por carretera en lo referente a la aplicación de los beneficios correspondientes a esas personas.



**ANEXO III. RUTAS E ITINERARIOS.**

Según se establece en el Anexo I del PPT, las rutas e itinerarios son los siguientes:

**Rutas:**

RUTA	DENOMINACIÓN RUTA	Kms. de la ruta
RUTA 1.1	TALAVERA DE LA REINA - TOLEDO (Por La Puebla de Montalbán CM-4000)	97,00
RUTA 2.1	TALAVERA DE LA REINA - TOLEDO (Por Alcabón A-5; TO-1028; N-403)	94,50
RUTA 2.2	TALAVERA DE LA REINA - TOLEDO (Directo)	89,50

**Itinerarios:****RUTA 1.1 TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO (POR LA PUEBLA DE MONTALBÁN CM-4000)**

	LOCALIDAD	PARADAS/PUNTO SINGULAR	KM. A ORIGEN
1	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	Estación autobuses (Av. Toledo n.º 3)	0
2	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución	Av. Constitución (entrada urgencias Hospital N.ª Sra. del Prado)	2,00
3	EMP MONTEARAGÓN	Marquesina cruce CM-4000 (rotonda TO-1262)	16,00
4	EMP CEBOLLA	Empalme CM-4000 CM-4002	23,50
5	EMP MALPICA DE TAJO	Empalme CM-4000 CM-4015	31,00
6	EL CARPIO DE TAJO	El Carpio de Tajo. Gasolinera CM-4000 (PK 39,200)	40,50
7	LA PUEBLA DE MONTALBÁN	La Puebla de Montalbán. Centro pueblo Av. de Madrid esq. C/ Nueva de Alfares	53,00
8	EMP BURUJÓN	Albarreal de Tajo en Cruce CM-4000.	66,50
	EMP ALBARREAL DE TAJO	Albarreal de Tajo en Cruce CM-4000.	
9	CENTRO DEL ALBA	Rotonda Centro Alba	80,50
10	TOLEDO. Hospital de Paraplégicos	Carretera de la Peraleda, s/n	85,00
11	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	Av. Barber. Hospital -Universidad	86,50
12	TOLEDO. Estación de Autobuses	Estación de autobuses. Av. de Castilla-La Mancha	89,00
13	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	Nuevo Hospital General Universitario de Toledo. Av. Río Guadiana	97,00

**ruta 2.1 TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO POR ALCABÓN (A-5: TO-1028; N-403)**

	LOCALIDAD	PARADAS/PUNTO SINGULAR	KM. A ORIGEN
1	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	Talavera de la Reina. Estación autobuses (Av. Toledo nº 3)	0
2	EMP. CAZALEGAS	Marquesina carretera TO-1261	15,00
3	EMP. EL CASAR DE ESCALONA	Marquesina dirección Toledo en enlace El Casar de Escalona	29,00
4	SANTA OLALLA	Marquesina Plaza Reyes de España	37,00
5	ALCABÓN	Marquesina Av. De Castilla-La Mancha 12	43,00
6	VAL DE SANTO DOMINGO	Marquesina N-403 PK 26 (frente a Calla Santa Ana)	47,00
7	TORRIJOS	Marquesina Estación de Autobuses calle Ctra. de Geríndote, 9	52,00
8	BARCIENCE (*)	Rotonda entrada	59,00
9	RIELVES (*)	Marquesina C/Real	64,00
10	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	Av. Barber. Hospital -Universidad	84,00
11	TOLEDO. Estación de Autobuses	Estación de autobuses. Av. de Castilla-La Mancha	86,50
12	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	Nuevo Hospital General Universitario de Toledo. Av. Río Guadiana	94,50

(\*) Bus a la demanda

**ruta 2.2 TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO DIRECTO**

	LOCALIDAD	PARADAS/PUNTO SINGULAR	KM. A ORIGEN
1	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	Estación autobuses (Av. Toledo nº 3)	0
2	TALAVERA DE LA REINA. Av. Pío XII, nº 131	Avenida Pío XII, nº131 (nº 118 en expedición de vuelta)	1,10
3	TALAVERA DE LA REINA. Av. Pío XII nº 27	Avenida Pío XII, nº27 (nº1 0 en expedición de vuelta)	2,10
4	TALAVERA DE LA REINA. Av. Juan Carlos I	Avenida Juan Carlos I, frente a residencia de ancianos de JCCM (Av.de la Constitución nº1 en expedición de vuelta)	3,00
5	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución	Av. Constitución (entrada urgencias Hospital Nª Sra. del Prado)	4,00
6	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	Av. Barber. Hospital -Universidad	79,00
7	TOLEDO. Estación de Autobuses	Estación de autobuses. Av. de Castilla-La Mancha	81,50
8	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	Nuevo Hospital General Universitario de Toledo. Av. Río Guadiana	89,50



**ANEXO IV. EXPEDICIONES, CALENDARIOS Y HORARIOS.**

Conforme viene establecido en el Anexo I del PPT, las expediciones, calendarios y horarios son los que se detallan a continuación:

**RUTA 1.1 TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO (POR LA PUEBLA CM-4000)****Expediciones de ida**

	LOCALIDAD	(136)	(136)	(136)	(162)	(183)
1	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	6:00	13:00	20:00	6:00	-
2	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución	6:02	13:02	20:02	6:02	-
3	EMP MONTEARAGÓN	6:15	13:15	20:15	6:15	-
4	EMP CEBOLLA	6:20	13:20	20:20	6:20	-
5	EMP MALPICA DE TAJO	6:30	13:30	20:30	6:30	-
6	EL CARPIO DE TAJO	6:35	13:35	20:35	6:35	-
7	LA PUEBLA DE MONTALBÁN	6:45	13:45	20:45	6:45	-
8	EMP. ALBARREAL DE TAJO (BURUJÓN) EMP. ALBARREAL DE TAJO (ALBARREAL DE T.)	7:00	14:00	21:00	7:00	-
9	CENTRO DEL ALBA	7:10	14:10	21:10	7:10	-
10	TOLEDO. Hospital de Parapléjicos	7:15	14:15	21:15	7:15	-
11	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	7:20	14:20	21:20	7:20	-
12	TOLEDO. Estación de Autobuses	7:30	14:30	21:30	7:30	-
13	TOLEDO. Hospital Universitario de Toledo	7:45	14:45	21:45	7:45	-

Calendario:

136 – lunes a viernes laborables/anual

162 – sábados laborables/anual

183 – domingos y festivos

**Expediciones de vuelta**

	LOCALIDAD	(136)	(136)	(136)	(162)	(183)
1	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	8:15	15:15	22:15	15:15	-
2	TOLEDO Estación. Autobuses	8:30	15:30	22:30	15:30	-
3	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	8:35	15:35	22:35	15:35	-
4	TOLEDO. Hospital de Parapléjicos	8:40	15:40	22:40	15:40	-
5	CENTRO DEL ALBA	8:45	15:45	22:45	15:50	-
6	EMP. ALBARREAL DE TAJO (ALBARREAL DE T.) EMP. ALBARREAL DE TAJO (BURUJÓN)	8:55	15:55	22:55	15:55	-
7	LA PUEBLA DE MONTALBÁN	9:15	16:15	23:15	16:15	-
8	EL CARPIO DE TAJO	9:25	16:25	23:25	16:25	-
9	EMP. MALPICA DE TAJO	9:30	16:30	23:30	16:30	-
10	EMP. CEBOLLA	9:40	16:40	23:40	16:40	-
11	EMP. MONTEARAGÓN	9:45	16:45	23:45	16:45	-
12	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución	9:55	16:55	23:55	16:55	-
13	TALAVERA DE LA REINA	10:00	17:00	00:00	17:00	-

Calendario:

136 – lunes a viernes laborables/anual

162 – sábados laborables/anual

183 – domingos y festivos



**ruta 2.1 TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO POR ALCABÓN (A-5: TO-1028; N-403)****Expediciones de ida**

	LOCALIDAD	(136)	(136)	(136)	(136)	(136)	(162)	(162)	(162)	(162)	(162)	(183)	(183)	(183)	(183)	
1	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	8:30	11:00	15:30	18:00	22:00	10:00	11:30	13:00	15:30	20:00	6:00	10:00	13:00	15:30	20:00
2	EMP. CAZALEGAS	8:45	-	15:45*	18:15*	22:15*	10:15	11:45*	13:15*	15:45*	20:15*	6:15*	10:15	13:15*	15:45	-
3	EMP. EL CASAR DE ESCALONA	8:55	11:25	15:55	18:25	22:25	10:25	11:55	13:25	15:55	20:25	6:25	10:25	13:25	15:55	20:25
4	SANTA OLALLA	9:05	11:35	16:05	18:35	22:35	10:35	12:05	13:35	16:05	20:35	6:35	10:35	13:35	16:05	20:35
5	ALCABÓN	9:15	11:45	16:15	18:45	22:45	10:45	12:15	13:45	16:15	20:45	6:45	10:45	13:45	16:15	20:45
6	VAL DE SANTO DOMINGO	9:20	-	16:20	-	-	10:50	-	-	16:20	-	-	10:50	-	16:20	-
7	TORRIJOS	9:30	12:00	16:30	19:00	23:00	11:00	12:30	14:00	16:30	21:00	7:00	11:00	14:00	16:30	21:00
8	BARCIENCE (*)	9:35	-	16:35	-	-	11:05	-	-	16:35	-	-	11:05	-	16:35	-
9	RIELVES (*)	9:40	-	16:40	-	-	11:10	-	-	16:40	-	-	11:10	-	16:40	-
10	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	9:50	12:20	16:50	19:20	23:20	11:20	12:50	14:20	16:50	21:20	7:20	11:20	14:20	16:50	21:20
11	TOLEDO. Estación de Autobuses.	10:00	12:30	17:00	19:30	23:30	11:30	13:00	14:30	17:00	21:30	7:30	11:30	14:30	17:00	21:30
12	TOLEDO. Hospital Universitario de Toledo	10:15	12:45	17:15	19:45	23:45	-	-	14:45	-	21:45	7:45	-	14:45	-	21:45

(\*) Bus a la demanda

Calendario:

136 – lunes a viernes laborables/anual

162 – sábados laborables/anual

183 – domingos y festivos

**Expediciones de vuelta**

	LOCALIDAD	(136)	(136)	(136)	(136)	(136)	(162)	(162)	(162)	(162)	(183)	(183)	(183)	(183)	(183)	(162)
1	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	-	11:00	13:30	18:00	20:00	8:15	-	-	-	8:15	-	15:15	-	22:15	22:15
2	TOLEDO Estación. Autobuses	6:45	11:15	13:45	18:15	20:15	8:30	9:30	13:30	18:00	8:30	13:30	15:30	18:00	22:30	22:30
3	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	6:50	11:20	13:50	18:20	20:20	8:35	9:35	13:35	18:05	8:35	13:35	15:35	18:05	22:35	22:35
4	RIELVES (*)	7:05	11:35	14:05	18:35	20:35	8:50	9:50	13:50	18:20	8:50	13:50	15:50	18:20	22:50	22:50
5	BARCIENCE (*)	7:10	11:40	14:10	18:40	20:40	8:55	9:55	13:55	18:25	8:55	13:55	15:55	18:25	22:55	22:55
6	TORRIJOS	7:15	11:45	14:15	18:45	20:45	9:00	10:00	14:00	18:30	9:00	14:00	16:00	18:30	23:00	23:00
7	VAL DE SANTO DOMINGO	7:25	11:55	14:25	18:55	20:55	9:10	10:10	14:10	18:40	9:10	14:10	16:10	18:40	23:10	23:10
8	ALCABÓN	7:30	12:00	14:30	19:00	21:00	9:15	10:15	14:15	18:45	9:15	14:15	16:15	18:45	23:15	23:15
9	SANTA OLALLA	7:35	12:05	14:35	19:05	21:05	9:20	10:20	14:20	18:50	9:20	14:20	16:20	18:50	23:20	23:20
10	EMP. EL CASAR DE ESCALONA	7:45	12:15	14:45	19:15*	21:15*	9:30	10:30	14:30	19:00*	9:30*	14:30	16:30*	19:00	23:30*	23:30*
11	EMP. CAZALEGAS	8:00	12:30	15:00	19:30*	21:30*	9:45	10:45	14:45	19:15*	9:45*	14:45	16:45*	19:15	23:45*	23:45*
12	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	8:15	12:45	15:15	19:45	21:45	10:00	11:00	15:00	19:30	10:00	15:00	17:00	19:30	0:00	0:00

(\*) Bus a la demanda

Calendario:

136 – lunes a viernes laborables/anual

162 – sábados laborables/anual

183 – domingos y festivos



**RUTA 2.2 TALAVERA DE LA REINA-TOLEDO DIRECTO****Expediciones de ida**

	LOCALIDAD	(136)	(136)	(136)	(162)	(183)
1	TALAVERA DE LA REINA. Est. Autobuses	6:00	13:30	17:30	17:30	17:30
2	TALAVERA DE LA REINA. Av. Pío XII, nº 131	6:02	-	-	-	-
3	TALAVERA DE LA REINA. Av. Pío XII, nº 27	6:05	-	-	-	-
4	TALAVERA DE LA REINA. Av. Juan Carlos I	6:07	-	-	-	-
5	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución Hospital	6:10	-	-	-	-
6	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	7:20	14:50	18:50	18:50	18:50
7	TOLEDO. Estación de Autobuses	7:30	15:00	19:00	19:00	19:00
8	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	7:45	15:15	-	-	-

Calendario:

136 – lunes a viernes laborables/anual

162 – sábados laborables/anual

183 – domingos y festivos

**Expediciones de vuelta**

	LOCALIDAD	(136)	(136)	(136)	(162)	(183)
1	TOLEDO. Hospital Universitario Toledo.	8:15	15:15	-	-	-
2	TOLEDO. Estación de Autobuses	8:30	15:30	19:30	19:30	19:30
3	TOLEDO. Hospital Virgen de la Salud	8:40	15:40	19:40	19:40	19:40
4	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución Hospital	-	16:50	-	-	-
5	TALAVERA DE LA REINA. Av. Constitución nº1	-	16:52	-	-	-
6	TALAVERA DE LA REINA. Av. Pío XII, nº 10	-	16:55	-	-	-
7	TALAVERA DE LA REINA. Av. Pío XII, nº 118	-	16:58	-	-	-
8	TALAVERA DE LA REINA. Est.Autobuses	10:00	17:00	21:00	21:00	21:00

Calendario:

136 – lunes a viernes laborables/anual

162 – sábados laborables/anual

183 – domingos y festivos

