



Castilla-La Mancha



Contratación Pública

Castilla-La Mancha

Oficina de Evaluación Financiera



## OFICINA DE EVALUACIÓN FINANCIERA DE CASTILLA-LA MANCHA

Informe 3/2025 (Julio de 2025)

**CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR Y SENSIBLE A LA DEMANDA DE VIAJEROS DE USO GENERAL EN LA SERRANÍA BAJA DE CUENCA (VCM-080)**

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. Aspectos generales del contrato.....	7
2.4. Elementos económicos del contrato.....	8
3. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN .....	9
4. DESARROLLO DEL ANÁLISIS.....	10
4.1. Aspectos económico-financieros presentados en el proyecto .....	10
4.2. Ingresos y sistema de retribución al contratista .....	11
4.2.1. Calidad de la previsión de demanda .....	11
4.2.2. Análisis de la estimación de ingresos.....	14
4.3. Estimación de inversiones y costes .....	17
4.4. Análisis de hipótesis de ingresos variables del proyecto.....	23
4.5. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión. ....	28
4.6. Análisis de transferencia del riesgo operacional.....	31
6. CONCLUSIONES .....	35
ANEXO I: DOCUMENTACIÓN APORTADA EN EL MARCO DEL EXPEDIENTE.....	37
ANEXO II. RÉGIMEN TARIFARIO.....	38
ANEXO III. ESTRUCTURA DE COSTES DE LA CONCESIÓN.....	40



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante Código Seguro de Verificación (CSV): 71D4486556654DE8CAE8F6



## ÍNDICE DE TABLAS

---

Tabla 1: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios. Fuente: Instituto Nacional de Estadística.....	13
Tabla 2: Distribución de ingresos concesionales por anualidades (sin ingreso extraordinario) .	16
Tabla 3: Costes por personal .....	18
Tabla 4: Costes personal de estructura.....	21
Tabla 5: Escenario base .....	25
Tabla 6: Periodo recuperación de la inversión (escenario base) .....	25
Tabla 7: Escenario base ajustado .....	26
Tabla 8: Escenario punto muerto por reducción de la demanda del servicio .....	27
Tabla 9: Determinación de la Tasa de Descuento .....	31

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

---

Gráfico 1: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios. Fuente: Instituto Nacional de Estadística.....	12
Gráfico 2: Distribución de los ingresos concesionales en los 33,5 meses.....	16
Gráfico 3: Costes concesionales acumulados .....	22



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante  
Código Seguro de Verificación (CSV): 71D4486556654DE8CAE8F6



## 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 a la entidad concesionaria, para finalmente formular las conclusiones del informe, todo ello con base en la documentación aportada por el poder adjudicador.

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, no supera la cifra de doce millones de euros, el contenido del informe preceptivo que debe emitir la OEF-CLM tiene carácter de evaluación básica.

## 2. EXPEDIENTE

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

Con fecha de 9 de mayo de 2025, 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 y sensible a la demanda de viajeros de uso general en la Serranía Baja de Cuenca (VCM-80)”.

La Secretaría General de la Consejería de Fomento, como órgano de contratación, presentó la solicitud junto con la documentación correspondiente al expediente. Posteriormente, se recibieron diversos correos electrónicos en respuesta a los requerimientos de información y aclaraciones formulados por esta Oficina. El último de ellos se recibió el 10 de junio de 2025.

### 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.





Por lo tanto, con base en los criterios previamente expuestos, se concluye que la solicitud de informe formulada por la Consejería de Fomento resulta formalmente admisible.

### 2.3. Aspectos generales del contrato.

El **objeto** del contrato viene recogido en el apartado 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 y sensible a la demanda de viajeros de uso general por carretera en la Serranía Baja de Cuenca (VCM-080)”<sup>2</sup>.

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 Cuenca”.

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).
- 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 plazo de 2 años y 9 meses (equivalente a 1.006 días), con la posibilidad de prórroga por un período adicional equivalente a la mitad del contrato inicial, siempre que se solicite antes de su vencimiento. Esta opción de prórroga se encuentra contemplada en el artículo 4.4 del Reglamento (CE) 1370/2007 y en el apartado 8 del Anexo I del PCAP.

La fecha estimada de inicio del contrato, según contempla el punto 8 del Anexo I del PCAP, es el 28 de septiembre de 2025 o el día siguiente a la formalización de dicho contrato, si esta es

<sup>2</sup> En lo sucesivo, y a efectos de simplificación terminológica, se empleará la sigla TSD para referirse al servicio de transporte sensible a la demanda.





posterior a la primera fecha indicada, a excepción de la línea R6, Santa Cruz de Moya-Cañete, cuya puesta en marcha está prevista el 30 de septiembre de 2025.

La duración de la concesión, comprendida entre el 28 de septiembre de 2025 y el 29 de junio de 2028, se ajusta a lo estipulado en el convenio suscrito entre la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cuyo objeto es articular la concesión directa de una subvención a favor de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha destinada a la financiación de los servicios de movilidad territorial en la provincia de Cuenca. Dicho convenio contempla expresamente la posibilidad de prórroga en los términos en él establecidos.

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.<sup>3</sup>

El citado 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.

En cuanto a la codificación CPV, el contrato responde a la categoría 60100000-9 (Servicios de transporte por carretera). Será licitado por vía ordinaria mediante un procedimiento abierto y, conforme al art. 19.2.g) de la LCSP, no está sujeto a regulación armonizada, al tratarse de una concesión de servicios de transporte de viajeros.

Por último, y tal como se justifica en el punto 2 del Anexo I del PCAP, no es posible la licitación por lotes para este contrato, ya que, según se indica, “[...] 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. Además, la separación por lotes podría crear interferencias en los tráficos de los servicios, ya que existen municipios que se encuentran atendidos en varias rutas y la comarca afectada por los servicios es la misma.”

## 2.4. Elementos económicos del contrato

El expediente recoge los siguientes datos económicos:

**a)** El sistema de **retribución a la entidad concesionaria** previsto en el presente contrato se basa, fundamentalmente, en aportaciones públicas, que representan el **82,45 %** del total de ingresos y se abonan en concepto de compensación por las obligaciones de servicio público. Por su parte, los ingresos privados derivados del pago de billetes por parte de los usuarios suponen

<sup>3</sup> Lo expuesto en este párrafo, referente a la duración del contrato, se encuentra desarrollado en un apartado posterior del presente informe.





únicamente el **1,85 %**, distribuidos entre transporte regular y TSD. El **15,70 %** restante corresponde a un ingreso extraordinario previsto para el último año del contrato, vinculado a la venta de activos y a la recuperación del capital pendiente de amortizar. El desglose detallado de estos conceptos se desarrolla en el apartado 4.2.2 “Análisis de la estimación de ingresos”.

**b) Presupuesto base de licitación (PBL):** el importe asciende a 6.180.409,25 euros, conforme a lo establecido en el apartado 3 del Anexo I del PCAP, donde se indica que esta cuantía está exenta de IVA en virtud de lo dispuesto en el artículo 78 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Dicho importe corresponde a la duración total prevista del contrato, que abarca 2 años y 9 meses (1.006 días, desde el 28 de septiembre de 2025 hasta el 29 de junio de 2028), y se encuentra distribuido en cuatro anualidades presupuestarias, teniendo en cuenta que los ejercicios 2025 y 2028 no comprenden la totalidad del año natural. Esta distribución figura 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** por un total de 11.697.410,32 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): 9.843.287,55 euros incluidas las prórrogas.
2. Incremento máximo de modificaciones (sin IVA): 1.854.122,77 euros.

**d)** El contrato, como señala el apartado 5 del Anexo I del PCAP, no contempla la **revisión de precios**, debido a que esta no procede de acuerdo con la formulación establecida en el artículo 9 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.

Por otro lado, no se ha contemplado el pago de **canon** a la Administración contratante por parte de la entidad concesionaria.

### 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, esta Oficina 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 a la entidad concesionaria, 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 la entidad concesionaria.

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:

La concesión analizada contempla una **inversión inicial** en inmovilizado por parte de la entidad concesionaria, destinada principalmente a la adquisición de la flota necesaria para la prestación del servicio —autobuses y vehículos tipo taxi— y a la instalación de los correspondientes Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE). La flota deberá cumplir con los requisitos establecidos en el apartado 2.2 del PPT, incluyendo condiciones técnicas, antigüedad y capacidad mínima, así como la adscripción de un 10 % adicional de reserva para cubrir incidencias o picos de demanda. Esta previsión incluye un total de 18 vehículos: 10 de gran capacidad, 1 intermedio, 5 taxis y 2 unidades de reserva.

El valor estimado de la inversión asciende a **1.482.350,36 euros**, calculado a partir de precios de adquisición sin IVA obtenidos del Observatorio de Transporte Discrecional y ponderado por porcentajes de imputación según el uso previsto de cada tipo de vehículo. El valor residual de los vehículos al final de la concesión se estima en un 5 %, mientras que el equipamiento SAE, con un coste unitario de 4.012,51 euros, se considera sin valor residual. Del total de la inversión, 1.446.819,62 euros corresponden a los vehículos y 35.530,74 euros al SAE.

Por otro lado, el estudio de viabilidad del proyecto facilitado por la Consejería de Fomento establece una **previsión de ingresos y gastos** para el periodo concesional, distribuidos según su origen y naturaleza —fija o variable en función de la demanda— del siguiente modo:

- En cuanto a los **ingresos** de la entidad concesionaria, estos se estructuran en tres categorías principales. Por un lado, los ingresos de origen privado, considerados variables, que proceden del pago de billetes por parte de los usuarios, tanto en el transporte regular como en el TSD, y representan un 1,85 % del total. En segundo lugar, las aportaciones públicas, que suponen el 82,45 % de los ingresos, consisten en compensaciones abonadas por la Administración



contratante por obligaciones de servicio público. En conjunto, los ingresos estimados de estas dos categorías ascienden a 6.562.181,70 euros para los 33,5 meses de duración del contrato.

Por último, se contempla un ingreso extraordinario, equivalente al 15,70 % del total de los ingresos totales estimados, previsto para el último año de la concesión, derivado de la venta de los activos adscritos a la explotación y del capital pendiente de amortizar. La cuantía estimada asciende a 1.177.453,02 euros.

- Por el lado de los **gastos**, se consideran en su mayoría de carácter fijo y se agrupan en las siguientes categorías principales: costes de personal, costes por vehículo, costes por kilómetro, costes indirectos, beneficio industrial y otros gastos. El análisis de costes del contrato muestra que el gasto principal es el de personal (47 %), seguido de los gastos indirectos (21 %) y los gastos por kilómetro (17 %). La mayoría de los costes son fijos, salvo una pequeña parte variable (1,28 %) asociada al servicio de TSD, que depende de la demanda real. El coste total estimado asciende a 6.562.191,70 € durante toda la vigencia de la concesión.

En definitiva, según la documentación aportada por la Consejería de Fomento, los ingresos del concesionario serán en su mayoría de naturaleza fija y de origen público, ya que provendrán de la Administración contratante. En cuanto a los costes, también se consideran mayoritariamente fijos, destacando especialmente el coste de personal como el componente económico más relevante dentro de la estructura de costes.

## 4.2. Ingresos y sistema de retribución al contratista

### 4.2.1. Calidad de la previsión de demanda

La Consejería de Fomento ha estimado la demanda potencial de usuarios de los servicios proyectados, asumiendo que su volumen se mantendrá constante a lo largo de los 33,5 meses de duración de la concesión. En concreto, el estudio de viabilidad económico-financiera recoge lo siguiente:

“Los ingresos percibidos por la recaudación a los usuarios proceden de las dos tipologías de servicio que componen el contrato. Por un lado, se tiene en cuenta la recaudación del transporte regular, y por otro, la correspondiente al Transporte Sensible a la Demanda.

Para los ingresos percibidos del transporte regular, se toman como base los ingresos registrados del último año de explotación, el 2024, sumando un total de 137.256,03 €. Fijada esta cifra de ingresos del servicio regular, se asume la hipótesis conservadora de que no existirá crecimiento de la demanda, sino que ésta se mantiene constante cada anualidad. Asimismo, esta evolución constante está del lado de la seguridad, ya que se mantiene la demanda cautiva del servicio para los años sucesivos del contrato. Al tener una duración reducida de menos de tres años, la evolución de la demanda por la consolidación de los nuevos servicios es muy probable que no llegue a darse.





Por otro lado, se perciben los ingresos procedentes del Transporte Sensible a la Demanda. Al tratarse de un servicio nuevo, los usuarios desconocerán inicialmente su implantación y funcionamiento, además, la zona se considera en riesgo de despoblación, por lo que se estima que los ingresos durante este periodo inicial serán muy bajos. Por ello, se asume un ingreso por kilómetro de producción realizado de 0,00815 €, lo que supone un total de 1.263,45 €. Esta estimación se realiza en base a un servicio de características similares de la Serranía Baja de Cuenca, de acuerdo con los últimos datos registrados en la anualidad de 2023.

Al igual que para el transporte regular, se estima constante esta cifra de ingresos para las anualidades del contrato, de esta manera, también se absorbe en cierta medida la incertidumbre de la variación del transporte sensible a la demanda, al no suponer directamente un incremento en los ingresos de esta tipología y estar del lado de la seguridad.”

Considerando la estimación de carácter conservador realizada por la Consejería de Fomento, esta Oficina ha procedido a complementar el análisis mediante el estudio de la evolución de las cifras oficiales de población correspondientes a las localidades usuarias de los servicios incluidos en el presente proyecto de concesión. A partir de dicho estudio se han elaborado el gráfico y la tabla que se presentan a continuación.

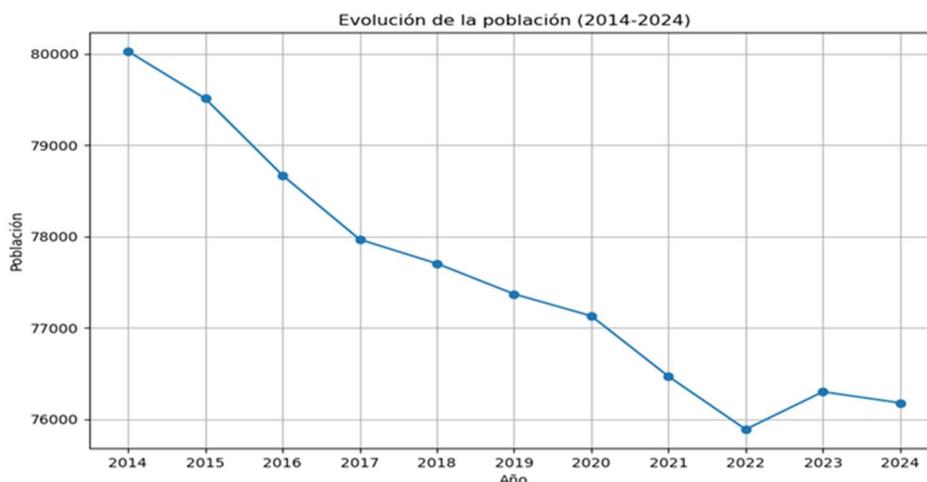


Gráfico 1: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios. Fuente: Instituto Nacional de Estadística





MUNICIPIOS	AÑOS												Variación porcentual	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2014-2024	2020-2024	
Alcalá de la Vega	107	105	97	90	90	93	90	85	79	79	70	-34,58%	-28,57%	
Algarra	25	32	29	27	25	26	24	24	22	29	25	0,00%	4,00%	
Aliaguilla	710	698	692	674	659	642	632	644	634	620	611	-13,94%	-3,44%	
Arguisuelas	126	146	141	153	147	136	136	135	133	133	129	2,38%	-5,43%	
Boniches	145	151	148	148	144	146	139	139	141	145	136	-6,21%	-2,21%	
Campillos-Paravientos	123	117	118	115	113	105	104	101	103	105	110	-10,57%	5,45%	
Campillos-Sierra	40	36	33	32	40	38	38	32	29	29	32	-20,00%	-18,75%	
Campoamor	1.319	1.322	1.255	1.217	1.195	1.191	1.198	1.204	1.196	1.189	1.188	-9,93%	-0,84%	
Cañada del Hoyo	291	280	268	254	247	243	232	224	231	244	230	-20,96%	-0,87%	
Cañete	814	802	759	774	769	739	764	766	792	804	843	3,56%	9,37%	
Carboneras de Guadazaón	762	810	827	808	785	811	795	778	794	774	787	3,28%	-1,02%	
Cardenete	556	533	517	501	495	496	486	488	474	474	474	-14,75%	-2,53%	
Casas de Garcimolina	30	28	30	28	27	29	29	29	31	34	30	0,00%	3,33%	
Cierva, La	45	44	39	35	30	28	31	34	37	38	39	-13,33%	20,51%	
Cuenca	55.738	55.428	55.102	54.876	54.898	54.690	54.621	53.988	53.389	53.512	53.429	-4,14%	-2,23%	
Enguadanos	353	345	337	331	321	317	313	303	299	315	294	-16,71%	-6,46%	
Fuentelespino de Moya	123	125	118	107	105	109	104	103	103	107	105	-14,63%	0,95%	
Fuentes	483	465	453	447	454	455	458	466	467	463	468	-3,11%	2,14%	
Garaballa	83	72	72	74	68	59	55	63	58	62	61	-26,51%	9,84%	
Graja de Campalbo	98	101	93	92	93	91	91	91	96	89	85	-13,27%	-7,06%	
Henarejos	177	169	159	153	145	139	134	137	129	134	131	-25,99%	-2,29%	
Huérquina	39	56	56	51	52	44	51	53	50	48	44	12,82%	-15,91%	
Huerta del Marquesado	203	210	211	200	190	194	183	185	170	177	173	-14,78%	-5,78%	
Laguna del Marquesado	50	48	43	45	45	50	51	54	56	57	59	18,00%	13,56%	
Landete	1.336	1.310	1.271	1.229	1.216	1.234	1.249	1.211	1.217	1.230	1.215	-9,06%	-2,80%	
Mira	977	987	972	929	926	905	886	908	924	912	921	-5,73%	3,80%	
Monteagudo de las Salinas	128	144	133	120	110	129	126	119	120	134	124	-3,13%	-1,61%	
Moya	172	171	163	153	138	139	136	129	128	170	148	-13,95%	8,11%	
Narboneta	44	56	58	49	43	37	38	42	41	53	43	-2,27%	11,63%	
Pajarón	90	84	84	79	81	82	79	77	77	78	75	-16,67%	-5,33%	
Pajaroncillo	68	76	74	75	67	65	63	56	63	58	62	-8,82%	-1,61%	
Reillo	107	89	95	105	118	118	116	111	105	112	102	-4,67%	-13,73%	
Salinas del Manzano	91	94	90	85	81	68	65	74	67	73	75	-17,58%	13,33%	
Salvacañete	318	316	313	315	296	303	305	287	291	300	288	-9,43%	-5,90%	
San Martín de Boniches	46	48	51	46	46	44	42	45	46	45	39	-15,22%	-7,69%	
Santa Cruz de Moya	263	259	248	236	227	218	207	232	230	224	232	-11,79%	10,78%	
Talayuelas	957	944	910	898	884	878	864	849	856	875	882	-7,84%	2,04%	
Tejadillos	116	129	131	130	124	118	115	115	113	104	103	-11,21%	-11,65%	
Utiel	12.082	11.915	11.748	11.601	11.540	11.531	11.458	11.478	11.482	11.632	11.703	-3,14%	2,09%	
Valdemeca	88	91	91	87	88	84	77	73	74	82	82	-6,82%	6,10%	
Valdemorillo de la Sierra	80	83	77	66	66	59	63	56	54	53	56	-30,00%	-12,50%	
Valdemoro-Sierra	123	119	120	114	113	110	108	112	104	110	99	-19,51%	-9,09%	
Villar del Humo	252	235	218	203	189	184	191	173	169	186	176	-30,16%	-8,52%	
Víllora	148	141	138	125	128	114	109	120	141	135	127	-14,19%	14,17%	
Yémeda	27	23	22	24	22	21	18	17	17	19	19	-29,63%	5,26%	
Zafra	76	75	67	67	64	58	56	57	55	53	53	-30,26%	-5,66%	
<b>TOTAL Nº HABITANTES</b>	<b>80.029</b>	<b>79.512</b>	<b>78.671</b>	<b>77.968</b>	<b>77.704</b>	<b>77.370</b>	<b>77.130</b>	<b>76.467</b>	<b>75.887</b>	<b>76.299</b>	<b>76.177</b>	<b>-4,81%</b>	<b>-1,25%</b>	

Tabla 1: Evolución de la población en los municipios usuarios de los servicios. Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Durante la última década, la población total del ámbito de la concesión ha registrado una reducción acumulada del 4,81 %, afectando a la mayoría de los municipios. Aunque en 2023 se constató un ligero repunte, la tendencia demográfica de fondo continúa siendo descendente. No obstante, dicha evolución no se considera determinante a efectos de estimación de la demanda, especialmente teniendo en cuenta el horizonte temporal limitado de la concesión.

Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante Código Seguro de Verificación (CSV): 71D448656654DE8CAE8F6





En efecto, los estudios previos elaborados por esta Oficina en expedientes análogos del ámbito del transporte interurbano por carretera<sup>4</sup> —que disponían de series históricas más completas— ponen de manifiesto una demanda estructuralmente estable a lo largo del tiempo, sin fluctuaciones significativas entre ejercicios, salvo en los años condicionados por la pandemia de COVID-19. Asimismo, se asume que dicha estabilidad podría experimentar leves variaciones, tanto al alza como a la baja, dentro de márgenes razonables.

A falta de datos históricos en el expediente actual, se ha optado por una aproximación cualitativa, tomando como referencia el contexto sociodemográfico de la Serranía de Cuenca, los modelos de prestación aplicados en los últimos años y la experiencia en territorios comparables. A la luz de dichos elementos, se infiere que la evolución de la demanda ha sido relativamente constante, sin variaciones interanuales relevantes.

Este comportamiento responde, principalmente, a la naturaleza rural y dispersa del territorio, caracterizado por una población escasa y envejecida; a la existencia de servicios regulares con frecuencias bajas y ocupaciones moderadas; y a la implantación del modelo de TSD a partir de 2021, cuya finalidad es adaptar la oferta a una demanda sostenida, pero insuficiente para mantener líneas fijas, sin que ello refleje un incremento significativo del número de usuarios.

Considerando lo expuesto y las reservas señaladas, esta Oficina no presenta objeciones al método de estimación de demanda aplicado por la Consejería de Fomento, el cual, en términos generales, se considera razonablemente cuantificado, permitiendo así la realización del análisis que constituye el objeto del presente 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 de la entidad concesionaria que estas podrán proceder de:

- Ingresos de origen privado: se consideran variables y corresponden a las cantidades abonadas directamente por los usuarios a través de la compra de billetes y bonos, conforme a las tarifas y modalidades establecidas en los pliegos contractuales. Estos ingresos se agrupan en dos categorías:
  - Ingresos por transporte regular, derivados de la prestación del servicio ordinario de transporte de viajeros.
  - Ingresos por Transporte Sensible a la Demanda (TSD), asociados a servicios prestados bajo solicitud específica.

Para el conjunto del período concesional, se estima que los ingresos acumulados por transporte regular asciendan a 378.300,18 € y los correspondientes al TSD a 3.482,27 €, lo que supone un total de 381.782,45 €, equivalente al **1,85 %** del total de ingresos previstos por parte de la entidad concesionaria.

<sup>4</sup> Excluida la modalidad de TSD, sobre la que no existen estudios previos elaborados por esta Oficina.





Esta estimación se ha realizado a partir de la recaudación real obtenida en las rutas objeto del contrato durante el período comprendido entre el 1 de julio de 2023 y el 30 de junio de 2024, considerado como la referencia temporal más reciente disponible en el momento de redacción de los documentos contractuales. Dado que la duración del contrato es de 33,5 meses, y conforme a lo dispuesto en el artículo 9 del Real Decreto 55/2017, sobre la indexación de la economía española, no procede la actualización de tarifas. Por ello, los ingresos anuales estimados se prorratean proporcionalmente a lo largo de toda la vigencia contractual.

- Aportaciones públicas: se consideran ingresos fijos y consisten en compensaciones recibidas por obligaciones de servicio, abonadas por la Administración contratante para garantizar la viabilidad del servicio. Estas compensaciones se actualizarán anualmente mediante distintos coeficientes de mayoración establecidos por el Banco Central y los convenios aplicables. La cuantía máxima a compensar durante toda la vigencia del contrato asciende a 6.180.409,25 €, lo que representa el **82,45 %** de los ingresos previstos de la entidad concesionaria.

El importe anual de dichas compensaciones asciende a 2.204.564,76 euros (sin IVA), lo que supone un total de 6.180.409,25 euros para el período contractual. La compensación se determinará como la diferencia entre los precios ofertados por el adjudicatario para la operación de los servicios regulares y del TSD, y los ingresos tarifarios proyectados en el contrato, conforme a lo estipulado en los pliegos. El abono de esta compensación se efectuará con carácter trimestral, a mes vencido, previa presentación de la correspondiente factura electrónica, debidamente conformada por la Administración contratante.

El importe de la compensación pública tiene carácter máximo y, según se infiere del apartado 17.2 del Anexo I del PCAP, podrá ser reducido por los licitadores en el marco de los criterios de adjudicación cuantificables mediante fórmulas, entre los que se encuentra la oferta económica, valorada con hasta 60 puntos en función de la baja presentada sobre el precio base de licitación.

- Ingreso extraordinario: adicionalmente, en el último periodo anual del contrato se contemplan los ingresos percibidos por la venta de los activos adquiridos para prestar el servicio, así como el importe pendiente de amortizar. En total el ingreso extraordinario supone 1.117.453,02 € y representa el **15,70 %** de los ingresos concesionales.

Su desglose es el siguiente:

- ✓ Ingresos por la venta de los activos adquiridos para prestar el servicio: considerando los porcentajes de imputación al contrato correspondientes a cada tipología de vehículo, así como sus respectivos costes de adquisición, se ha determinado un valor residual estimado de 72.340,98 €. Según la memoria explicativa del proyecto de concesión, se considera un valor residual del



vehículo a la finalización de su vida útil del 5% sobre el precio de compra, valor acorde con el mercado dada la condición de poder adquirir flota con cierta antigüedad.

- ✓ Ingresos por amortizaciones de activos vinculados al servicio: en este proyecto de concesión, el periodo de recuperación de la inversión es inferior a tres años. Por ello, además del habitual valor residual contabilizado en el último año del contrato, se imputan también las cuantías correspondientes al capital pendiente de amortizar por los activos adquiridos.

Al término del periodo concesional, el capital pendiente de amortización correspondiente a los activos adquiridos para la prestación del servicio se estima en 1.105.112,04 €.

Con base en las consideraciones anteriores, los ingresos totales que obtendrá la entidad concesionaria durante los 33,5 meses de duración de la concesión —sin incluir el ingreso extraordinario que se percibe al finalizar la misma— se estiman en 6.562.191,70 euros. La distribución de estos ingresos por anualidades se presenta en la tabla siguiente.

VCM-080. Serranía Baja de Cuenca Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Años (Plazo de la Concesión)				Total
	1 (95 días)	2	3	4 (181 días)	
Ingresos Previstos	594.741,06 €	2.343.084,24 €	2.402.598,92 €	1.221.767,48 €	6.562.191,70 €
Recaudación transporte regular	35.724,17 €	137.256,03 €	137.256,03 €	68.063,95 €	378.300,18 €
Recaudación TSD	328,84 €	1.263,45 €	1.263,45 €	626,53 €	3.482,27 €
Compensación por obligaciones de servicio	558.688,04 €	2.204.564,76 €	2.264.079,44 €	1.153.077,00 €	6.180.409,25 €

Tabla 2: Distribución de ingresos concesionales por anualidades (sin ingreso extraordinario)

La estructura de ingresos de la concesión, con valores redondeados a unidades enteras, se ilustra en el gráfico que se presenta a continuación.



Gráfico 2: Distribución de los ingresos concesionales en los 33,5 meses.





A partir del conjunto de elementos analizados, esta Oficina estima suficientemente justificada la previsión de ingresos realizada por la Consejería de Fomento, la cual se considera una base adecuada para la elaboración del estudio económico.

### 4.3. Estimación de inversiones y costes

La concesión objeto de análisis contempla la realización de una **inversión inicial** en inmovilizado por parte de la entidad concesionaria. Esta inversión está constituida principalmente por la adquisición de la flota necesaria para la prestación del servicio, compuesta por autobuses y vehículos tipo taxi, así como por la instalación de los correspondientes Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE) embarcados en cada unidad.

De acuerdo con lo establecido por la Consejería de Fomento en el apartado 2.2 del PPT, la flota adscrita al contrato deberá cumplir con determinados requisitos técnicos, de mantenimiento, antigüedad, imagen y número de plazas. Para atender las expediciones ordinarias contempladas en el Anexo I del PPT, se requiere la adscripción de un mínimo de vehículos que garanticen la cobertura del servicio, incluyendo la dotación de vehículos de reserva. Adicionalmente, se establece la obligación de disponer de un 10 % adicional de flota de reserva para cubrir posibles incidencias operativas, absorber picos de demanda y reforzar el servicio cuando sea necesario. Ello implica incorporar, como mínimo, un vehículo adicional de 26 plazas y otro dedicado al TSD.

El PPT especifica asimismo que la antigüedad máxima de los vehículos no podrá superar los 13 años para aquellos con autorización VD, y los 10 años para vehículos con autorización VT o VTC. A efectos de cálculo económico, la memoria explicativa de la concesión, elaborada por la Consejería de Fomento, establece una inversión inicial total de **1.482.350,36 euros**, desglosada conforme a los siguientes parámetros:

En primer lugar, el precio estimado de adquisición de los vehículos, sin IVA, se sitúa en 153.035,95 euros para unidades de entre 26 y 38 plazas, 77.098,29 euros para unidades de entre 10 y 25 plazas, y 24.264,00 euros para vehículos tipo taxi. Estas referencias han sido obtenidas a partir de los datos publicados por el *Observatorio de Transporte Discrecional de Viajeros en Autocar*, número 40, correspondiente a julio de 2024.

A estos valores se les ha aplicado un porcentaje de imputación en función del uso exclusivo o compartido de los vehículos, que se ha fijado en un 75,50 % para vehículos de entre 26 y 38 plazas, un 50 % para los de entre 10 y 25 plazas, y un 100 % para los taxis. En cuanto a la distribución prevista, el servicio contará con un total de **18 vehículos** adscritos al contrato: 10 unidades de entre 26 y 38 plazas, 1 unidad de entre 10 y 25 plazas, 5 vehículos tipo taxi, y 2 unidades de reserva (una de gran capacidad y un taxi).

Se considera que el valor residual de los vehículos al término de la concesión será equivalente al 5 % de su precio de adquisición, una estimación compatible con la posibilidad de adquirir flota con cierta antigüedad. Por otro lado, cada uno de los vehículos estará equipado con un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), cuyo coste unitario asciende a 4.012,51 euros. A efectos contables, se ha supuesto un valor residual nulo para estos dispositivos al finalizar la concesión.

A partir de estas premisas, el órgano de contratación ha estimado el total de la inversión inicial en 1.482.350,36 euros, desglosado en 1.446.819,62 euros por la adquisición de vehículos (según criterios de imputación) y 35.530,74 euros correspondientes al coste del equipamiento SAE.





En relación con la determinación de los **costes asociados al contrato**, la Consejería de Fomento ha seguido los criterios establecidos en el apartado 2.2 del estudio de viabilidad económica, donde se detallan las metodologías y fundamentos empleados para estimar los costes vinculados a la prestación del servicio.

Las fuentes utilizadas para el cálculo de los costes han sido las siguientes:

- ✓ *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar* (n.º 40 de julio de 2024) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III.
- ✓ *Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico*.
- ✓ Datos facilitados por las actuales empresas operadoras.
- ✓ *Convenio colectivo provincial de transportes urbanos e interurbanos de la provincia de Cuenca*. Años 2023, 2024, 2025 y 2026.

A partir de estas fuentes, los costes vinculados a la ejecución del contrato se agrupan en las siguientes categorías principales:

**a) Costes por personal:** en los que se hace referencia únicamente al coste 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 40, de julio de 2024).

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:

	Número de conductores	% dedicación	Coste total
<b>Servicio Regular</b>	20	87,6% (*)	699.181,49 €
<b>TSD</b>	9,50	100%	378.373,71 €
<b>Coste total personal conductor</b>			<b>1.077.555,21 €</b>
(*) media de todos los conductores necesarios			

Tabla 3: Costes por personal

**b) Costes por vehículo:** se desglosan en diversas partidas vinculadas al tiempo de utilización y al grado de aprovechamiento del material móvil. En consecuencia, dichas partidas se encuentran ponderadas según los porcentajes de uso asignados a cada tipología de vehículo. Las partidas consideradas son las siguientes:

**b.1) Amortización de la flota:** 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 40 de julio de 2024) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III. Los precios de compra de los vehículos nuevos son:
  - Autocar de 26 a 38 plazas: 156.480,36 €
  - Autocar 10-25 plazas: 79.913,13 €





Dado que el contrato tiene una duración reducida, inferior a tres años, se contempla la posibilidad de que el operador adquiera vehículos con cierta antigüedad.

- Vida útil del vehículo: se considera una vida útil de 13 años para cada vehículo.
- Valor residual del vehículo: se considera un valor residual del vehículo, a la finalización de su vida útil, del 5% sobre el precio de compra, valor acorde con el mercado, dada la condición de poder adquirir flota con cierta antigüedad.

**b.2) Amortización de 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 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 40 de julio de 2024), o bien se emplean criterios de mercado:

- Capital a financiar: se considera el 100 % del capital sobre el precio de compra.
- Periodo de financiación: se consideran 5 años.
- Interés de la financiación: se considera un interés del 5,68 %.

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

- 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 40 de julio de 2024) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III.
  - Autocar de 26 a 38 plazas: 2.359,54 €/año
  - Autocar de 10 a 25 plazas: 2.021,81 €/año.
  - En el caso del TSD: 1.838,01 €/año por vehículo, para el año de puesta en servicio.

**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 son los siguientes:



- Importe anual de costes fiscales por tipo de vehículo: son los aplicados por el *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar* (n.º 40 de julio de 2024) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III:
  - Autocar de 26 a 38 plazas: 953.35 €/año
  - Autocar de 10 a 25 plazas: 724,03 €/año
  - Respecto al TSD: 702,26 €/año por vehículo, para el año de puesta en servicio.

**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 informes mensuales de 2024 de precios y tarifas del *Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico para la provincia de Cuenca*. Se tiene en cuenta el precio promedio de la anualidad 2024. Sobre el precio en surtidor (sin IVA) se descuenta la devolución del impuesto del gasóleo de uso profesional, obteniendo un coste unitario final de 1,1755 €/litro.
- Consumo medio de los vehículos: es el aplicado por el *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar* (n.º 40 de julio de 2024) en función de la tipología de vehículos para vehículos de clase III y una estimación en base a precios de mercado para la categoría de Taxi. El consumo por cada 100 Km es el siguiente: 21 litros para vehículos de 26-38 plazas; 15,50 litros para vehículos de 10-25 plazas y 10 litros para vehículos tipo Taxi.

**c.2) Disolución de urea**: el coste total anual del consumo de disolución de urea de cada vehículo se calcula según los costes aplicados por el *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar* (n.º 40 de julio de 2024), en función de la tipología de vehículos de clase III. Para los vehículos de 26 a 38 plazas, dicho coste es de 377,81 €/año; para los vehículos de 10 a 25 plazas, 223,08 €/año; y, en el caso del TSD, asciende a 214,25 €/año para el año de puesta en servicio.

**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: es el aplicado por el *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar* (n.º 40 de julio de 2024) para cada una de las tipologías de vehículo de clase III. El importe correspondiente a los vehículos de 26 a 38 plazas es de 524,40 €/unidad; para los de 10 a 25 plazas,





428,55 €/unidad; y, en el caso de los vehículos de TSD, 150,00 €/unidad para el año de puesta en servicio.

- Duración media de los neumáticos: es la aplicada por el *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar* (n.º 40 de julio de 2024), establecida en una vida útil de 70.000 km en el caso de los autocares. Para los vehículos asociados al TSD, se establece en 50.000 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 40 de julio de 2024). El importe relacionado con los autocares de 26 a 38 plazas es de 0,118397 €/km; los autocares de 10 a 25 plazas, 0,072562 €/km; y, para los vehículos del TSD, 0,050 €/km para el año de puesta en servicio.

**d) Costes indirectos**: los costes indirectos los conforman los costes del personal de estructura, y un porcentaje adicional aplicado sobre los costes directos.

- Personal de estructura: el personal de estructura subrogable para los servicios regulares y de TSD se resume a continuación, junto con sus correspondientes porcentajes de imputación y costes anuales. Los costes están actualizados según Convenio al año de puesta en servicio.

Coste personal de estructura. Servicio de líneas regulares					
Categoría	% imputación	Núm. Personas / año	Salario Bruto	Coste Empresa	Coste total
Oficial 1ª Administración	87,5%	3,0	26.819,81 €	35.938,54 €	94.338,67 €
Auxiliar Administrativo	100,0%	2,0	24.618,06 €	32.988,20 €	65.976,40 €
Jefe de sección	100,0%	1,0	28.167,11 €	37.743,92 €	37.743,92 €
Taquilleros	60,0%	1,0	24.858,36 €	33.310,20 €	19.986,12 €
Mecánico	100,0%	2,0	27.143,46 €	36.372,24 €	72.744,47 €
<b>TOTAL PERSONAL ESTRUCTURA</b>		<b>9,0</b>	<b>131.606,80 €</b>	<b>176.353,11 €</b>	<b>290.789,59 €</b>

Coste personal de estructura. Servicio Transporte Sensible a la demanda					
Categoría	% imputación	Núm. Personas / año	Salario Bruto	Coste Empresa	Coste total
Taquilleros	100%	2,5	24.858,36 €	33.310,20 €	83.275,51 €
Oficial 1ª Administración	50%	1	26.819,81 €	35.938,54 €	17.969,27 €
<b>TOTAL PERSONAL ESTRUCTURA</b>		<b>3,0</b>	<b>51.678,17 €</b>	<b>69.248,75 €</b>	<b>101.244,78 €</b>

Tabla 4: Costes personal de estructura

- Costes indirectos por porcentaje sobre costes directos: de acuerdo con los valores de mercado, se establece un 5% sobre costes directos de explotación, siendo estos últimos los correspondientes a los costes fijos y de consumo.





e) **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 % y está en línea con recientes licitaciones producidas en otros ámbitos del Estado.

f) **Otros gastos:** la cuantía asignada a esta partida resulta marginal en el contexto global de los costes concesionales, tal como refleja la tabla del punto 2.2.6 de la memoria explicativa. Bajo esta categoría se agrupan:

- El canon de estación correspondiente al servicio de líneas regulares, por un importe de 12.603,33 €.
- Los costes de mantenimiento del sistema tecnológico asociados al servicio de TSD, por un importe de 91.967,69 €.

A continuación, con el fin de ofrecer una visión global de la estructura de costes del contrato, y tomando como referencia el desglose incluido en Anexo III de este informe, aportado por el órgano de contratación, esta Oficina ha elaborado el siguiente gráfico, que muestra la distribución de los costes concesionales acumulados a lo largo de toda la vigencia de la concesión, considerando valores redondeados a unidades enteras.

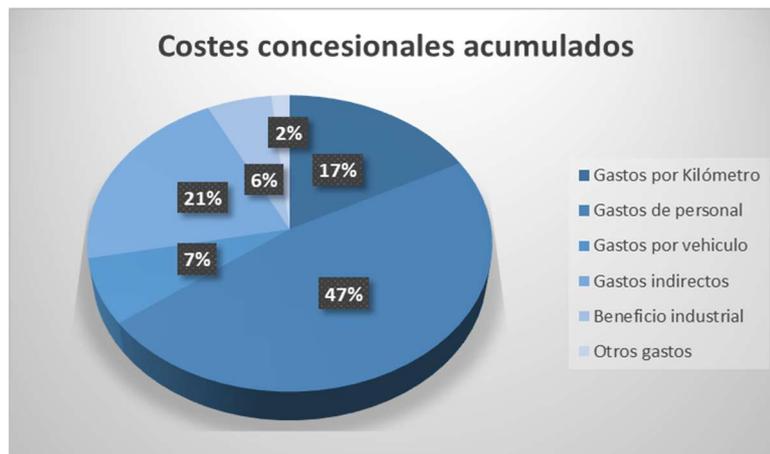


Gráfico 3: Costes concesionales acumulados

Tal como se ha señalado en apartados anteriores, el análisis de la estructura de costes pone de manifiesto que el componente económico más relevante corresponde a los gastos de personal, que representan un 47 % del total. Le siguen los gastos indirectos con un 21 %, y los gastos por kilómetro recorrido, que suponen el 17 % del conjunto de costes concesionales.

Por otro lado, en el marco del presente contrato de concesión de servicios de transporte por carretera, que incluye tanto líneas regulares como servicios de TSD, los costes de explotación se han clasificado por esta Oficina en **costes fijos y costes variables**, en función de su vinculación directa al volumen de actividad prestado. La estructura de costes presenta un comportamiento esencialmente fijo, con un componente variable muy limitado, circunscrito únicamente al coste marginal del kilometraje efectivamente recorrido en el servicio de TSD.





La única partida identificada como verdaderamente variable es la correspondiente a dichos gastos por kilómetro en el TSD, ya que depende directamente del número real de trayectos solicitados por los usuarios. Este elemento constituye un factor a tener en cuenta en el análisis del riesgo de demanda y, en su caso, en la valoración de una eventual transferencia de riesgo operacional al concesionario.

En efecto, salvo dicha partida variable, que representa únicamente el 1,28 % del total de los costes concesionales, el resto de los costes se consideran fijos. En el caso de las líneas regulares, incluso los gastos por kilómetro (combustible, aditivos, neumáticos y mantenimiento), que teóricamente podrían comportarse como variables, se clasifican como fijos a estos efectos, dado que los vehículos deben prestar servicio conforme a los horarios establecidos, con independencia de la demanda real o del número de viajeros transportados.

A partir de estos elementos, la distribución total de costes a lo largo del período concesional, según la información proporcionada por la Administración contratante, asciende a **6.562.191,70 €**, y su detalle se recoge en el Anexo III del presente documento.

Con base en dicha información, esta Oficina considera adecuada la estimación de costes efectuada por la Consejería de Fomento para la elaboración del estudio económico. No obstante, se estima oportuno matizar que la inclusión del concepto de “beneficio industrial”, si bien legítima desde una perspectiva contractual, no debe interpretarse (desde un enfoque económico estricto) como un coste intrínseco de la concesión. Esta consideración será tenida en cuenta en los análisis posteriores de este informe.

Asimismo, y de forma coherente con la metodología adoptada para la estimación del período de recuperación de la inversión, se aclara que la amortización de los activos no será computada como gasto operativo.

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

En este apartado se analizará el escenario base identificado por la Administración contratante como el más representativo, conforme a las hipótesis establecidas. A continuación, se procederá a realizar un análisis crítico de dicho escenario, seguido del cálculo del punto muerto<sup>5</sup>.

##### **4.4.1. Escenario base**

La Consejería de Fomento ha definido un escenario base a partir de las siguientes consideraciones, recogidas en el estudio de viabilidad económico-financiera.

- En relación con la proyección de la demanda, se ha asumido que su valor se mantiene constante durante los 33,5 meses de prestación del servicio. Esta estimación se ha realizado tomando como referencia el número de usuarios correspondiente al año 2024 para los ingresos derivados del transporte regular, y los datos registrados en 2023, referidos a un servicio de características comparables, en el caso de los ingresos procedentes del TSD.
- El contrato no se divide en lotes y no está prevista revisión de precios.

<sup>5</sup> El punto muerto o umbral de rentabilidad representa el nivel mínimo de ingresos que una empresa debe alcanzar para cubrir la totalidad de los costes asociados a la prestación del servicio, tanto fijos como variables. A partir de dicho umbral, la actividad comienza a generar beneficios; por debajo del mismo, se registran pérdidas operativas.





- El proyecto concesional contempla inversiones en inmovilizado por parte de la entidad concesionaria, consistentes en la adquisición de 18 vehículos y sus correspondientes Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE).
- Los ingresos variables en función de la demanda que percibe la entidad concesionaria proceden de la aplicación del sistema tarifario, así como de la venta de las distintas modalidades de billetes y bonos establecidos en los pliegos, en función del número estimado de usuarios del servicio de transporte.
- La aportación pública monetaria constituye una compensación económica por Obligaciones de Servicio Público (OSP), calculada como la diferencia entre los precios ofertados por el contratista para la operación de los servicios regulares y del Transporte Sensible a la Demanda (TSD), y los ingresos tarifarios anuales fijados en el proyecto, conforme a lo establecido en los pliegos contractuales.
- Los costes de personal constituyen el componente económico fundamental dentro de la estructura de costes concesionales, tanto para el servicio de líneas regulares como para TSD.
- La previsión de incremento de costes se realiza con el IPC estimado por la Administración contratante para cada año de concesión. Según el apartado 2.2.6 de la memoria explicativa se aplica una actualización de los costes del 2% de acuerdo con las previsiones de crecimiento del IPC del Banco Central Europeo, y del 3% a las partidas referidas al personal.

Los resultados anuales obtenidos, o en su caso ponderados al número de días correspondiente, para el total del periodo concesional, son mostrados en la siguiente tabla. En ella se detallan los ingresos previstos, los gastos de explotación asociados al servicio de líneas regulares, los correspondientes al TSD y el beneficio industrial. En cuanto a la amortización anual, se ha aplicado el método lineal.

VCM-080. Serranía Baja de Cuenca Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Años (Plazo de la Concesión)				Total
	1 (95 días)	2	3	4 (181 días)	
Ingresos Previstos	594.741,06 €	2.343.084,24 €	2.402.598,92 €	1.221.767,48 €	6.562.191,70 €
Recaudación transporte regular	35.724,17 €	137.256,03 €	137.256,03 €	68.063,95 €	378.300,18 €
Recaudación TSD	328,84 €	1.263,45 €	1.263,45 €	626,53 €	3.482,27 €
Compensación por obligaciones de servicio	<b>558.688,04 €</b>	<b>2.204.564,76 €</b>	<b>2.264.079,44 €</b>	<b>1.153.077,00 €</b>	<b>6.180.409,25 €</b>
Coste de Prestación del Servicio	594.741,06 €	2.343.084,24 €	2.402.598,92 €	1.221.767,48 €	6.562.191,70 €
<b>Gastos de Explotación. Líneas regulares</b>	<b>407.604,69 €</b>	<b>1.605.106,21 €</b>	<b>1.645.098,48 €</b>	<b>836.168,67 €</b>	<b>4.493.978,04 €</b>
Gastos por Vehículo	<b>37.594,66 €</b>	<b>145.024,94 €</b>	<b>145.618,87 €</b>	<b>72.511,42 €</b>	<b>400.749,89 €</b>
Amortización anual	25.905,05 €	99.529,94 €	99.529,94 €	49.355,94 €	274.320,87 €
Financiación anual	4.111,86 €	15.798,20 €	15.798,20 €	7.834,17 €	43.542,43 €
Seguros anual	5.406,60 €	21.188,18 €	21.611,94 €	10.931,50 €	59.138,21 €
Fiscalidad anual	2.171,15 €	8.508,62 €	8.678,80 €	4.389,81 €	23.748,38 €
Gastos por Kilómetro	<b>95.386,78 €</b>	<b>373.947,52 €</b>	<b>381.426,47 €</b>	<b>192.928,64 €</b>	<b>1.043.689,42 €</b>
Combustible	55.426,82 €	217.291,34 €	221.637,17 €	112.105,90 €	606.461,22 €
Urea	1.736,21 €	6.806,53 €	6.942,66 €	3.511,66 €	18.997,06 €
Neumáticos	11.057,97 €	43.350,88 €	44.217,90 €	22.365,78 €	120.992,52 €
Mantenimiento	27.165,78 €	106.498,77 €	108.628,75 €	54.945,31 €	297.238,61 €
Gastos por Personal Conductor	<b>181.978,74 €</b>	<b>720.156,94 €</b>	<b>741.761,65 €</b>	<b>378.867,46 €</b>	<b>2.022.764,79 €</b>





Otros gastos del servicio regular	1.152,24 €	4.515,55 €	4.605,86 €	2.329,68 €	12.603,33 €
Canon de estación. Cuenca	1.152,24 €	4.515,55 €	4.605,86 €	2.329,68 €	12.603,33 €
Gastos indirectos	91.492,26 €	361.461,27 €	371.685,63 €	189.531,46 €	1.014.170,62 €
Costes indirectos por porcentaje sobre costes directos	15.807,30 €	61.947,98 €	63.186,94 €	31.960,48 €	172.902,71 €
Costes Indirectos por personal de estructura	75.684,96 €	299.513,28 €	308.498,68 €	157.570,98 €	841.267,91 €
<b>Gastos de Explotación. TSD</b>	<b>153.471,79 €</b>	<b>605.350,62 €</b>	<b>621.504,28 €</b>	<b>316.442,16 €</b>	<b>1.696.768,84 €</b>
Gastos por Vehículo	6.578,29 €	25.553,90 €	25.838,92 €	12.957,44 €	70.928,55 €
Amortización anual	2.538,26 €	9.752,26 €	9.752,26 €	4.836,05 €	26.878,84 €
Financiación anual	403,61 €	1.550,73 €	1.550,73 €	768,99 €	4.274,06 €
Seguros anual	2.631,12 €	10.311,24 €	10.517,46 €	5.319,82 €	28.779,64 €
Fiscalidad anual	1.005,29 €	3.939,68 €	4.018,47 €	2.032,58 €	10.996,02 €
Gastos por Kilómetro	7.689,27 €	30.133,84 €	30.736,52 €	15.546,78 €	84.106,42 €
Gastos por Personal Conductor	98.480,83 €	389.724,93 €	401.416,67 €	205.030,44 €	1.094.652,87 €
Otros gastos del servicio TSD	8.684,82 €	33.368,00 €	33.368,00 €	16.546,87 €	91.967,69 €
Costes de mantenimiento del sistema tecnológico	8.684,82 €	33.368,00 €	33.368,00 €	16.546,87 €	91.967,69 €
Gastos indirectos	32.038,58 €	126.569,95 €	130.144,17 €	66.360,63 €	355.113,32 €
Costes indirectos por porcentaje sobre costes directos	5.687,20 €	22.287,83 €	22.733,58 €	11.498,83 €	62.207,44 €
Costes Indirectos por personal de estructura	26.351,38 €	104.282,12 €	107.410,58 €	54.861,80 €	292.905,88 €
<b>Beneficio Industrial (BI)</b>	<b>33.664,59 €</b>	<b>132.627,41 €</b>	<b>135.996,17 €</b>	<b>69.156,65 €</b>	<b>371.444,81 €</b>
<i>Beneficio Industrial. Transporte regular</i>	<i>24.456,28 €</i>	<i>96.306,37 €</i>	<i>98.705,91 €</i>	<i>50.170,12 €</i>	<i>269.638,68 €</i>
<i>Beneficio Industrial. TSD</i>	<i>9.208,31 €</i>	<i>36.321,04 €</i>	<i>37.290,26 €</i>	<i>18.986,53 €</i>	<i>101.806,13 €</i>

Tabla 5: Escenario base

Por otro lado, el apartado 4 de la memoria explicativa 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	-1.482.350,36 €	2.327.981,46 €	2.069.577,80 €	258.403,66 €	-1.223.946,70 €	5,01%	-1.223.946,70 €	-1.223.946,70 €
1	0,00 €	2.387.108,80 €	2.125.358,31 €	261.750,49 €	261.750,49 €	5,01%	249.262,44 €	-974.684,26 €
2	1.177.453,02 €	1.847.101,45 €	1.646.794,59 €	200.306,86 €	1.377.759,88 €	5,01%	1.249.430,83 €	274.746,57 €

Tabla 6: Periodo recuperación de la inversión (escenario base)

Junto al escenario base considerado, la propia memoria justificativa incorpora un análisis de sensibilidad sobre distintas variables económico-financieras del contrato. Dicho análisis contempla variaciones del  $\pm 10\%$  y  $\pm 20\%$  aplicadas a factores como la demanda, el valor residual de los activos, el precio del combustible, los costes de personal y la evolución del IPC, dando lugar a distintos escenarios alternativos. Dado el análisis efectuado en el presente informe, este contenido ha sido revisado y tenido en cuenta en su condición de documentación integrante de la memoria; si bien, como se verá posteriormente, no ha tenido una incidencia directa en los resultados ni en las conclusiones de esta evaluación.





#### 4.4.2. Análisis crítico del Escenario Base

En este apartado se realiza un análisis crítico del escenario base planteado por la Administración contratante, tomando como referencia las premisas ya expuestas y los supuestos que se detallan a continuación.

Asimismo, esta Oficina ha considerado conveniente ajustar dicho escenario conforme a las siguientes hipótesis, aplicadas a efectos del cálculo de la rentabilidad y del período de recuperación de la inversión:

- Se han excluido el beneficio industrial, los costes de financiación y los costes de amortización asociados a la estructura de costes concesionales, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.
- La tasa de descuento<sup>6</sup> se ha determinado igualmente conforme a lo dispuesto en el citado artículo 10 y se ha actualizado con los datos publicados vigentes en la fecha de emisión del presente informe, resultando un valor del 5,21 %.

Se muestra seguidamente el escenario base ajustado:

Año	Ingresos previstos	Ingresos origen privado (5,82%)	Ingresos origen público (94,18%)	Costes previstos	Margen operativo	Rentab. operativa	Amortización	Margen operativo neto	Rentab. operativa neta	Flujos de caja operativos	Inversiones	Flujos de caja con inversión	Flujos de caja descontados (Tasa 5,21%)	Flujos de caja descontados acumulados
0											-1.482.350,36	-1.482.350,36	-1.482.350,36	-1.482.350,36
1	2.380.914,48	138.519,48	2.242.395,00	-2.119.514,62	261.399,86	10,98%	-109.282,20	152.117,66	6,39%	261.399,86		261.399,86	248.455,34	-1.233.895,02
2	2.380.914,48	138.519,48	2.242.395,00	-2.119.514,62	261.399,86	10,98%	-109.282,20	152.117,66	6,39%	261.399,86		261.399,86	236.151,83	-997.743,20
3	1.800.362,74	104.743,50	1.695.619,24	-1.602.701,46	197.661,28	10,98%	-82.635,31	115.025,97	6,39%	197.661,28	1.177.453,02	1.375.114,30	1.180.776,60	183.033,40
Total	6.562.191,70	381.782,45	6.180.409,25	-5.841.730,70	720.461,00	10,98%	-301.199,71	419.261,29	6,39%	720.461,00	-304.897,34	415.563,66	183.033,40	

Tabla 7: Escenario base ajustado

Con base en las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado, el proyecto concesional alcanzaría en sus 33,5 meses de duración un **VAN<sup>7</sup>** de **183.033,40 euros**, siendo la **TIR<sup>8</sup>** del

<sup>6</sup> El análisis detallado de la tasa de descuento se presenta en un apartado posterior de este informe.

<sup>7</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>8</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.





**10,33%** y recuperando la entidad concesionaria la inversión dentro del **tercer año** de la concesión.

#### **4.4.3. Escenario Punto muerto por reducción de la demanda del servicio.**

A partir del escenario base ajustado, esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional, entendido como aquel nivel de descenso en la demanda de los servicios objeto del contrato que implicaría una disminución de los ingresos de origen privado y, en su caso, de los costes variables, hasta el punto de anular la rentabilidad económico-financiera del proyecto. Un descenso adicional de la demanda por debajo de ese umbral generaría pérdidas para la entidad concesionaria.

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

Año	Ingresos previstos	Ingresos origen privado (5,82%)	Ingresos origen público (94,18%)	Costes previstos	Margen operativo	Rentab. operativa	Amortización	Margen operativo neto	Rentab. operativa neta	Flujos de caja operativos	Inversiones	Flujos de caja con inversión	Flujos de caja descontados (Tasa 5,21%)	Flujos de caja descontados acumulados
0											-1.482.350,36	-1.482.350,36	-1.482.350,36	-1.482.350,36
1	2.307.794,48	65.399,48	2.242.395,00	-2.119.514,62	188.279,86	8,16%	-109.282,20	78.997,66	3,42%	188.279,86		188.279,86	178.956,24	-1.303.394,12
2	2.307.794,48	65.399,48	2.242.395,00	-2.119.514,62	188.279,86	8,16%	-109.282,20	78.997,66	3,42%	188.279,86		188.279,86	170.094,32	-1.133.299,80
3	1.745.071,99	49.452,74	1.695.619,25	-1.602.701,46	142.370,53	8,16%	-82.635,31	59.735,22	3,42%	142.370,53	1.177.453,02	1.319.823,55	1.133.299,80	0,00
Total	6.360.660,95	180.251,70	6.180.409,25	-5.841.730,70	518.930,25	8,16%	-301.199,71	217.730,54	3,42%	518.930,25	-304.897,34	214.032,91	0,00	

Tabla 8: Escenario punto muerto por reducción de la demanda del servicio

Este punto muerto<sup>9</sup> se alcanza en el caso de que se produzca una disminución de la demanda de un **52,79%**.

Con variaciones anuales de estas características en la demanda del servicio, la entidad concesionaria obtendría una rentabilidad nula en el periodo de duración del contrato (33,5 meses).

Cabe señalar que, en el cálculo del punto muerto, la reducción en el número de usuarios podría implicar una disminución de los costes por kilómetro asociados al servicio de Transporte Sensible a la Demanda (TSD), los cuales han sido estimados por la Consejería de Fomento en 84.106,42 euros para toda la vigencia del contrato.

Aunque dichos costes presentan carácter variable, a diferencia del transporte regular —cuyos servicios deben prestarse de forma obligatoria con independencia de la demanda—, en el caso

<sup>9</sup> En el punto muerto la TIR coincide con la tasa de descuento (5,21%) y el VAN es igual a cero.





del TSD determinados trayectos pueden no activarse, en función de la configuración operativa del servicio y del nivel efectivo de solicitudes.

Esta circunstancia podría implicar no solo una reducción directa de dichos costes, sino también una disminución proporcional de los costes indirectos calculados como porcentaje sobre los costes directos.

En consecuencia, si los costes asumidos por la entidad concesionaria resultaran inferiores a los indicados en la tabla anterior, el descenso de la demanda necesario para alcanzar el punto muerto podría situarse sensiblemente por encima del 52,79 % estimado. No obstante, la dificultad para anticipar con precisión el grado de activación real de los trayectos del TSD impide cuantificar con exactitud la posible reducción de costes, lo que introduce un margen de incertidumbre en la estimación final del umbral de rentabilidad.

Es preciso subrayar que este margen de incertidumbre actúa en sentido desfavorable, en la medida en que el descenso de demanda requerido para alcanzar dicho umbral podría ser aún mayor al considerado como referencia.

#### **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 recoge en el informe de necesidad del contrato presentado por la Consejería de Fomento, “se justifica la duración del contrato en 33,5 meses (1006 días) pues se comprueba que la inversión se recupera al tercer año para una tasa de descuento del 5,01%. Además, la duración del contrato está condicionada por la formalización del Protocolo General de Actuación para el desarrollo de un proyecto integral de movilidad, desarrollo territorial y transformación urbana en la provincia de Cuenca, asociado al cambio de uso del tramo ferroviario indicado, aprobado mediante Resolución de 27 de abril de 2022, de la Secretaria General de Transportes y Movilidad publicado en el BOE nº 124 de fecha 25/05/2022, se acordó un compromiso para la ejecución de un nuevo diseño de soluciones de movilidad y adecuar el servicio de transporte a las necesidades del territorio afectado por la clausura del tramo entre Tarancón y Utiel; además, se estableció un marco general de actuación para el desarrollo de un proyecto integral de movilidad asociado al cambio de uso del tramo ferroviario Tarancón-Utiel dentro de la línea ferroviaria 03-310 Aranjuez-Valencia Fuente de San Luis, donde el Estado al atribuir las competencias en este sentido de los servicios ferroviarios se comprometía a contribuir en la financiación de las líneas de autobuses necesarias para realizar los nuevos servicios y que finaliza el 29 de junio de 2028.”

Asimismo, el plazo de 1.006 días de duración también figura en el apartado 8 del Anexo I del PCAP, donde se indica que “se trata del tiempo transcurrido desde el 28 de septiembre de 2025 hasta el 29 de junio de 2028, fecha en la que termina el convenio entre la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para «instrumentar la concesión directa de una subvención a favor de la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha, destinada a financiar los servicios de movilidad territorial en la provincia de Cuenca». Este convenio contempla la posibilidad de prórroga. Los servicios de transporte regular de uso general y el transporte sensible a la demanda se pondrán en marcha el 28 de septiembre





de 2025, a excepción de la línea R6 (Santa Cruz de Moya–Cañete), cuya puesta en marcha se efectuará el 30 de septiembre de 2025. La fecha de formalización del contrato constituirá el día a partir del cual se iniciará el cómputo de su plazo de duración, conforme al artículo 85.4 del ROTT.”

Según lo expuesto, el período de duración del contrato previsto en la documentación remitida por la Consejería de Fomento es de 33,5 meses, 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. En particular, el artículo 4.3 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 también conforme a lo establecido en el artículo 29 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP). Su apartado 6 indica 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 (...).”*

Por su parte, el apartado 9 del mismo artículo 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, establece que:

*“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 agosto de 2024 y enero de 2025, estableciéndose el resultado en una tasa del 5,01 %. Esta Oficina ha actualizado dichos datos conforme a los publicados en el momento de elaboración del presente informe, utilizando la media de los meses comprendidos entre enero y junio de 2025, de la cual se ha obtenido una tasa del 5,21 %.

El cálculo efectuado de la tasa de descuento se detalla en la siguiente tabla:

<b>Determinación de la Tasa de Descuento (b)</b>						
Rentabilidad Mensual de las Obligaciones a 10 años						
Ene-25	Feb-25	mar-25	Abr-25	May-25	Jun-25	Promedio
3,17	3,10	3,39	3,23	3,21	3,16	3,21
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>5,21%</b>

Tabla 9: Determinación de la Tasa de Descuento

Como se ha expuesto en el apartado anterior, al aplicar esta tasa de descuento a los escenarios analizados, la inversión realizada por la entidad concesionaria se recupera en el tercer año, tanto en el escenario base propuesto por la Consejería de Fomento como en el escenario base ajustado propuesto por esta Oficina. En consecuencia, establecer una duración de 2 años y 9 meses para este contrato resulta conforme con lo establecido en la normativa aplicable referenciada anteriormente.

No obstante, dado que la duración de la concesión no excede el plazo de cinco años establecido en el artículo 29.6 de la Ley de Contratos del Sector Público, no resulta de aplicación lo previsto en dicho precepto respecto a la necesidad de justificar un periodo de recuperación de inversiones, exigible únicamente cuando se supera ese umbral temporal.

Se concluye, por tanto, que el plazo de ejecución propuesto es adecuado y conforme a la normativa aplicable.

#### 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 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 a la entidad concesionaria 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.

Entre otras consideraciones, la Consejería de Fomento expone en la memoria explicativa del proyecto de concesión los siguiente fundamentos para justificar la transferencia del riesgo operacional a la entidad concesionaria:

*“(…)El hecho de que el riesgo esté limitado desde el inicio no impedirá que el contrato se considere una concesión. Lo mismo ocurre, por ejemplo, en sectores con tarifas reglamentadas, o cuando se limita el riesgo operacional mediante regímenes contractuales que prevén una compensación parcial, incluida la compensación en caso de adelantarse la caducidad de la concesión por motivos atribuibles al poder o entidad adjudicador, o por causas de fuerza mayor.*

*(…)Por tanto, la transferencia del riesgo puede referirse a:*

- *Un riesgo de demanda*
- *Un riesgo de suministro*
- *Un riesgo de demanda y suministro*

*Esto es, la ausencia de un riesgo de demanda no deriva automáticamente en una ausencia de transferencia de riesgo al operador. Por tanto, aunque la transferencia de un riesgo demanda sea limitada, la existencia de un riesgo suministro avalaría la requerida transferencia de riesgo operacional al operador.*

*Este riesgo de suministro lleva ligadas particularidades de la explotación del servicio tales como el incremento en los costes de operación y mantenimiento, afectando a las dos tipologías de servicio que conforman el contrato VCM-080: transporte regular y Transporte Sensible a la Demanda. Asimismo, y relacionado con esta última, el operador debe hacer frente a los costes fijos que garantizan la prestación y disponibilidad del servicio, vehículos y personal requerido, independientemente de la demanda real que solicite el servicio.*

*Además, resulta preciso retomar lo ya apuntado en relación a las especificidades propias del contrato VCM-080 y, en relación a la calificación contractual, el Informe 13/2015, de 30 de septiembre, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad Autónoma*





*de Aragón en el Asunto: Criterios para calificar como concesión un contrato de transporte regular permanente de viajeros de uso general en autobús realiza un conjunto de apuntes que deben ser tenidos en cuenta a la hora de enmarcar estos contratos dentro de una tipología u otra.*

*«El riesgo de explotación económica del servicio debe entenderse como el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado, que puede traducirse en el riesgo de enfrentarse a la competencia de otros operadores, el riesgo de un desajuste entre la oferta y la demanda de los servicios, el riesgo de insolvencia de los deudores de los precios por los servicios prestados, el riesgo de que los ingresos no cubran íntegramente los gastos de explotación o incluso el riesgo de responsabilidad por un perjuicio causado por una irregularidad en la prestación del servicio. Así, riesgos como los vinculados a una mala gestión, o a errores de apreciación del operador económico, no son determinantes a efectos de calificar un contrato como contrato público o como concesión de servicios, puesto que tales riesgos, en efecto, son inherentes a cualquier contrato, ya se trate de un contrato público de servicios o de una concesión de servicios. Pero tampoco puede olvidarse que aplicar con rigor el principio de riesgo y ventura en las concesiones administrativas generaría más problemas, imposibilitaría en muchas ocasiones garantizar una prestación continuada y regular de los servicios públicos. Por ello, en un sector donde exista un especial interés público a proteger, puede limitarse ese riesgo. Y sería posible establecer un sistema de retribución con ayudas públicas complementarias, siempre y cuando, con éstas, no se asuman por la Administración contratante prácticamente todas las pérdidas derivadas de la explotación, así como la diferencia entre las tarifas ordinarias y las especiales bonificadas de las que disfruten determinadas categorías de pasajeros (como se explica en la STJUE de 10 de noviembre de 2011, Norma-A).*

*Interesa mucho esta matización a la hora de interpretar el «nuevo» concepto de riesgo operacional, y su anclaje en la concepción tradicional del riesgo y ventura de las concesiones. Entender que la nueva normativa incrementa la variable riesgo en estos contratos puede suponer, no solo una quiebra de principios tradicionales, sino, principalmente, una limitación no querida por el propio texto, ya que las instituciones comunitarias consideran estratégica la nueva regulación de concesiones. Por ello, también las actuales reglas de reequilibrio financiero del contrato no parecen opuestas —más bien lo contrario— al concepto de riesgo operacional. Y ello por la lógica de la aplicación del principio de proporcionalidad en contratos de larga duración y de complicadas relaciones jurídico-económicas (y financieras), que justifica una corrección a la idea del riesgo ilimitado por actuaciones no controladas por el concesionario, ajenas a su correcta gestión, o la debida diligencia en la planificación de la concesión. En todo contrato, con independencia de su naturaleza jurídica, se ha de procurar que las prestaciones que las partes se obligan a dar, entregar o recibir resulten equivalentes desde el punto de vista económico (como ya se explicará en nuestro Informe 24/2013, de 25 de noviembre, relativo al restablecimiento del equilibrio económico en contratos de concesión de obra pública).»*

*Así, en base al anterior Informe, la Junta Consultiva admite la posibilidad de que la transferencia de riesgos en este tipo de contratos sea limitada por el propio hecho de que, en determinados sectores, como sucede en el del transporte, existe un especial interés público a proteger, que en este caso es garantizar la movilidad de la ciudadanía, un servicio esencial.*

*En la misma línea, la Jurisprudencia europea y, por todas, la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 10 de septiembre de 2009, en el asunto C 206/08 más conocido como Eurawasser, sostiene que sí cabe acudir por la Administración a un contrato de concesión de servicios en circunstancias donde el mercado no sea tan perfecto como el mercado libre.”*





Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, y tras analizar la demanda prevista, la estructura de ingresos y costes de la concesión, el mecanismo de compensación previsto en forma de subvención, así como las inversiones a asumir por la entidad concesionaria, pueden establecerse las siguientes consideraciones:

- En relación con la estructura de ingresos concesionales, la mayor parte de los importes percibidos por la entidad concesionaria presenta carácter fijo y procede de las compensaciones económicas abonadas por la Administración contratante, en virtud del cumplimiento de las obligaciones de servicio público, representando un 82,45 % del total de los ingresos. Por su parte, únicamente un 1,85 % está vinculado directamente a la demanda o a la frecuentación por parte de los usuarios. El 15,70 % restante corresponde a ingresos extraordinarios proyectados al final de la concesión, derivados de la venta de los activos adscritos a la explotación, así como del importe pendiente de amortizar.

Considerando esta estructura de ingresos, puede inferirse que serían necesarias desviaciones muy significativas respecto a las previsiones de demanda para que se produjeran alteraciones relevantes en los parámetros económicos del proyecto concesional. Esto se explica por el escaso peso relativo de los ingresos variables vinculados directamente al número de usuarios, lo que hace que el modelo presente una baja sensibilidad a las fluctuaciones de la demanda.

- En cuanto a la estructura de gastos concesionales, estos se consideran mayoritariamente de naturaleza fija, salvo aquellos directamente vinculados al kilometraje efectivamente recorrido en el servicio de transporte sensible a la demanda (TSD), que presentan un componente variable y representan únicamente un 1,28 % del total de los costes concesionales.
- Respecto a las inversiones a realizar por parte de la entidad concesionaria, cabe señalar que estas se concentran íntegramente en el primer año del contrato, con el fin de garantizar la incorporación de la flota mínima exigida en los pliegos.
- Del análisis de los escenarios de punto muerto y base ajustado se concluye que una disminución anual sostenida de la demanda del servicio en un 52,79 % impediría a la entidad concesionaria recuperar la inversión realizada durante el período de vigencia contractual.

Debe tenerse en cuenta que el umbral indicado ha sido calculado sin incorporar el efecto que podría tener una reducción del número de usuarios sobre los costes variables del servicio de Transporte Sensible a la Demanda (TSD), ya que no resulta posible estimar con precisión el grado de activación real de los trayectos. Esta circunstancia podría implicar no solo una disminución directa de dichos costes, sino también una reducción proporcional de los costes indirectos, al estar calculados como un porcentaje sobre los costes directos. En consecuencia, el porcentaje de caída de demanda necesario para alcanzar el punto muerto podría situarse sensiblemente por encima del 52,79 % estimado.





En cualquier caso, esta Oficina considera altamente improbable la materialización de caídas de demanda de tal magnitud, dado que el escenario más desfavorable contemplado por la propia Administración contratante prevé una reducción del 20%. Asimismo, tal y como se detalla en el apartado 4.2.1 “Calidad de la previsión de demanda” de este informe, los análisis realizados por esta Oficina reflejan un comportamiento estructuralmente estable de la demanda, sin indicios que respalden reducciones tan acusadas como las que serían necesarias para que la entidad concesionaria incurriera en pérdidas, todo ello en condiciones normales de funcionamiento.

- En relación con el riesgo de suministro, entendido como una de las posibles manifestaciones del riesgo operacional a que se refiere el artículo 14.4 de la LCSP, se considera que, si bien dicho riesgo existe, su impacto es reducido y puede calificarse como insignificante. Esta valoración se fundamenta en la existencia de un sistema operativo de vehículos de reserva, que permite ampliar de forma flexible la flota de autobuses ante eventuales picos de demanda o incidencias operativas, garantizando así una adecuada correspondencia entre la oferta programada y las necesidades reales del servicio.

En consecuencia, el concesionario dispone de mecanismos suficientes para mitigar este riesgo, minimizando la posibilidad de desajustes relevantes en la prestación. A este respecto, el apartado 2.2.1 del PPT establece que: *“Adicionalmente, se contará con el 10 % adicional de flota de reserva para cubrir posibles incidencias que tengan lugar durante el servicio, absorber picos de demanda, etc., disponiendo por lo tanto de 1 vehículo más de 26 plazas mínimas y 1 vehículo más dedicado al Transporte Sensible a la Demanda.”*

## 6. CONCLUSIONES

De conformidad con el estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por la Consejería de Fomento y la documentación que la acompaña, en relación con la licitación prevista del “Contrato de concesión de servicio público de transporte regular y sensible a la demanda de viajeros de uso general por carretera en la Serranía Baja de Cuenca (VCM-080)”, se exponen las siguientes conclusiones:

- En términos generales, se considera que tanto la solicitud como la documentación complementaria aportada resultan suficientes para la elaboración del presente informe preceptivo de evaluación básica, conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Orden 112/2023.
- El plazo máximo previsto de 33,5 meses (1.006 días) para la duración del contrato no presenta objeciones por parte de esta Oficina, al encontrarse dentro del límite de cinco años establecido en el artículo 29.6 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, y resultar conforme con lo dispuesto en el artículo 4.3 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007. Asimismo, dicho plazo se ajusta a lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por





el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

- En relación con el riesgo operacional que, conforme a la normativa vigente, debería asumir el contratista, puede concluirse que no existe una transferencia efectiva del mismo que permita calificar la presente licitación como un contrato de concesión. Según los análisis efectuados, en condiciones normales de funcionamiento, la entidad concesionaria podría recuperar la inversión y cubrir los costes derivados de la explotación del servicio, apreciándose que la posibilidad de incurrir en pérdidas resulta meramente nominal o desdeñable.
- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 333.4 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, y en el artículo 2.2 de la Orden 112/2023, de 19 de mayo, de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas, los informes preceptivos de viabilidad económico-financiera deben evaluar si la rentabilidad del proyecto es razonable en función del riesgo de demanda asumido por el concesionario. Ahora bien, dado que no se aprecia una asunción efectiva de dicho riesgo, no procede efectuar dicha evaluación, al no darse el supuesto previsto en la normativa básica y autonómica citadas. Aunque en el cuerpo del presente informe se han efectuado estimaciones económico-financieras del proyecto (incluyendo el cálculo del VAN y la TIR), dichas estimaciones se han incluido únicamente con carácter informativo o metodológico.
- En consecuencia, ante la ausencia de una transferencia suficiente del riesgo operacional que permita calificar jurídicamente el contrato como una concesión de servicios, esta Oficina considera que la Consejería de Fomento podría, de acuerdo con lo establecido en el artículo 312 de la LCSP, reformular el proyecto para su licitación como un contrato de servicios que conlleve prestaciones directas a favor de la ciudadanía, o, alternativamente, revisar su planteamiento económico y financiero con el fin de garantizar una adecuada asunción del riesgo de demanda por parte del concesionario.





## ANEXO I: DOCUMENTACIÓN APORTADA EN EL MARCO DEL EXPEDIENTE

- Memoria explicativa y estudio de viabilidad económico-financiera del proyecto objeto de concesión.
- Informe justificativo de conformidad con el apartado cuarto del artículo 116 de la ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
- Propuesta de pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas particulares.
- Análisis de sensibilidad y de riesgos.
- Informe de necesidad e insuficiencia de medios y propuesta de contratación.
- Documentación en formato de hojas de cálculo utilizada para los diversos cálculos desarrollados en el marco del proyecto.



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante  
Código Seguro de Verificación (CSV): 71D4486556654DE8CAE8F6



## ANEXO II. RÉGIMEN TARIFARIO

Según establece el apartado 3.2 del PPT “Tarifa máxima e importe del billete”, 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 se detallan a continuación.

**Tarifa máxima final usuario:** 0,0973 €/viajero-km (IVA incluido).

El concesionario podrá redondear el precio final del billete por exceso o por defecto en cinco céntimos de euro en el segundo decimal. En el caso de que al aplicarse la corrección se obtenga una cantidad cuya segunda cifra sea exactamente la mitad de cinco céntimos de euro, el redondeo se efectuará a la cifra superior.

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 **1,50 €**, 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 Consejera 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.

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.

Los adjudicatarios deberán exponer al público esas tarifas, de conformidad con la vigente legislación.



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante  
Código Seguro de Verificación (CSV): 71D4486556654DE8CAE8F6



## ANEXO III. ESTRUCTURA DE COSTES DE LA CONCESIÓN

VCM-080. Serranía Baja de Cuenca Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Años (Plazo de la Concesión)				Total
	1 (95 días)	2	3	4 (181 días)	
Coste de Prestación del Servicio	594.741,06 €	2.343.084,24 €	2.402.598,92 €	1.221.767,48 €	6.562.191,70 €
<b>Gastos de Explotación. Líneas regulares</b>	<b>407.604,69 €</b>	<b>1.605.106,21 €</b>	<b>1.645.098,48 €</b>	<b>836.168,67 €</b>	<b>4.493.978,04 €</b>
<b>Gastos por Vehículo</b>	<b>37.594,66 €</b>	<b>145.024,94 €</b>	<b>145.618,87 €</b>	<b>72.511,42 €</b>	<b>400.749,89 €</b>
Amortización anual	25.905,05 €	99.529,94 €	99.529,94 €	49.355,94 €	274.320,87 €
Financiación anual	4.111,86 €	15.798,20 €	15.798,20 €	7.834,17 €	43.542,43 €
Seguros anual	5.406,60 €	21.188,18 €	21.611,94 €	10.931,50 €	59.138,21 €
Fiscalidad anual	2.171,15 €	8.508,62 €	8.678,80 €	4.389,81 €	23.748,38 €
<b>Gastos por Kilómetro</b>	<b>95.386,78 €</b>	<b>373.947,52 €</b>	<b>381.426,47 €</b>	<b>192.928,64 €</b>	<b>1.043.689,42 €</b>
Combustible	55.426,82 €	217.291,34 €	221.637,17 €	112.105,90 €	606.461,22 €
Urea	1.736,21 €	6.806,53 €	6.942,66 €	3.511,66 €	18.997,06 €
Neumáticos	11.057,97 €	43.350,88 €	44.217,90 €	22.365,78 €	120.992,52 €
Mantenimiento	27.165,78 €	106.498,77 €	108.628,75 €	54.945,31 €	297.238,61 €
<b>Gastos por Personal Conductor</b>	<b>181.978,74 €</b>	<b>720.156,94 €</b>	<b>741.761,65 €</b>	<b>378.867,46 €</b>	<b>2.022.764,79 €</b>
Otros gastos del servicio regular	1.152,24 €	4.515,55 €	4.605,86 €	2.329,68 €	12.603,33 €
Canon de estación. Cuenca	1.152,24 €	4.515,55 €	4.605,86 €	2.329,68 €	12.603,33 €
<b>Gastos indirectos</b>	<b>91.492,26 €</b>	<b>361.461,27 €</b>	<b>371.685,63 €</b>	<b>189.531,46 €</b>	<b>1.014.170,62 €</b>
Costes indirectos por porcentaje sobre costes directos	15.807,30 €	61.947,98 €	63.186,94 €	31.960,48 €	172.902,71 €
Costes Indirectos por personal de estructura	75.684,96 €	299.513,28 €	308.498,68 €	157.570,98 €	841.267,91 €
<b>Gastos de Explotación. TSD</b>	<b>153.471,79 €</b>	<b>605.350,62 €</b>	<b>621.504,28 €</b>	<b>316.442,16 €</b>	<b>1.696.768,84 €</b>
<b>Gastos por Vehículo</b>	<b>6.578,29 €</b>	<b>25.553,90 €</b>	<b>25.838,92 €</b>	<b>12.957,44 €</b>	<b>70.928,55 €</b>
Amortización anual	2.538,26 €	9.752,26 €	9.752,26 €	4.836,05 €	26.878,84 €
Financiación anual	403,61 €	1.550,73 €	1.550,73 €	768,99 €	4.274,06 €
Seguros anual	2.631,12 €	10.311,24 €	10.517,46 €	5.319,82 €	28.779,64 €
Fiscalidad anual	1.005,29 €	3.939,68 €	4.018,47 €	2.032,58 €	10.996,02 €
<b>Gastos por Kilómetro</b>	<b>7.689,27 €</b>	<b>30.133,84 €</b>	<b>30.736,52 €</b>	<b>15.546,78 €</b>	<b>84.106,42 €</b>
<b>Gastos por Personal Conductor</b>	<b>98.480,83 €</b>	<b>389.724,93 €</b>	<b>401.416,67 €</b>	<b>205.030,44 €</b>	<b>1.094.652,87 €</b>
Otros gastos del servicio TSD	8.684,82 €	33.368,00 €	33.368,00 €	16.546,87 €	91.967,69 €
Costes de mantenimiento del sistema tecnológico	8.684,82 €	33.368,00 €	33.368,00 €	16.546,87 €	91.967,69 €
<b>Gastos indirectos</b>	<b>32.038,58 €</b>	<b>126.569,95 €</b>	<b>130.144,17 €</b>	<b>66.360,63 €</b>	<b>355.113,32 €</b>
Costes indirectos por porcentaje sobre costes directos	5.687,20 €	22.287,83 €	22.733,58 €	11.498,83 €	62.207,44 €
Costes Indirectos por personal de estructura	26.351,38 €	104.282,12 €	107.410,58 €	54.861,80 €	292.905,88 €
<b>Beneficio Industrial (BI)</b>	<b>33.664,59 €</b>	<b>132.627,41 €</b>	<b>135.996,17 €</b>	<b>69.156,65 €</b>	<b>371.444,81 €</b>
<i>Beneficio Industrial. Transporte regular</i>	<i>24.456,28 €</i>	<i>96.306,37 €</i>	<i>98.705,91 €</i>	<i>50.170,12 €</i>	<i>269.638,68 €</i>
<i>Beneficio Industrial. TSD</i>	<i>9.208,31 €</i>	<i>36.321,04 €</i>	<i>37.290,26 €</i>	<i>18.986,53 €</i>	<i>101.806,13 €</i>



Documento Verificable en [www.jccm.es](http://www.jccm.es) mediante  
Código Seguro de Verificación (CSV): 71D4486556654DE8CAE8F6