



Memoria justificativa de asesoramiento para la determinación de la forma de gestión del Servicio de Transporte Urbano.

(Expediente 60549/2021)

Enero 2022



INDICE

- 1. Antecedentes.**
- 2. Objeto de la Memoria Justificativa**
- 3. Modos de Gestión Directa y Gestión Indirecta.**
- 4. Comparativa cualitativa entre Gestión Directa y Gestión Indirecta.**
- 5. Comparativa económica con indicadores del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)**
- 6. Comparativa económica aplicada al Nuevo Servicio Transporte Urbano proyectado.**
 - 6.1.- Magnitudes básicas del nuevo servicio**
 - 6.2.- Gestión indirecta. Costes de explotación.**
 - 6.3.- Gestión directa por el Ayuntamiento.**
 - 6.4.- “ por Sociedad Mercantil Local (100% capital municipal).**
 - 6.5.- “ por Sociedad Pública Mixta (> 50% capital municipal).**
 - 6.6.- Resumen comparativo.**
- 7. Conclusiones.**



1. Antecedentes.

A propuesta del Concejal Delegado de Transportes, se aprueba por acuerdo de Junta de Gobierno Local del pasado 17 de diciembre, el nombramiento de los abajo firmantes, para la redacción de Memoria Justificativa de Asesoramiento para la determinación de la forma de gestión directa del Servicio de Transporte Urbano.

La prestación de este servicio consta de los siguientes antecedentes administrativos:

El 4 de junio del 2012 se publica, a solicitud del Ayuntamiento de Torrevieja, anuncio en el Diario Oficial de la Unión Europea DOUE, anuncio de información previa para poder contratar el Servicio de Transporte Público Urbano.

Con fecha 11 de junio de 2013 se realiza propuesta por parte del Concejal Delegado de Transportes para iniciar el expediente de prestación del servicio de transporte urbano de Torrevieja. En este sentido, el servicio actual formaba parte de una concesión interurbana, concesión CVA-090, cuyo titular es Autocares Costa Azul, S.L. del Grupo Avanza.

Con fecha 8 de abril de 2014 se lleva a cabo un estudio técnico-económico al respecto, estableciendo tres posibles formas de gestión: gestión indirecta mediante concesión (concurso público), gestión indirecta mediante concierto y gestión independiente por parte de la concesionaria, con las condiciones establecidas en su concesión interurbana. No se planteó en ese momento la opción de gestión directa por indicaciones del concejal-delegado.

No obstante, lo anterior, con fecha 9 de septiembre de 2014 el Concejal Delegado de Transportes realiza una nueva propuesta para que se proceda a realizar el servicio mediante concierto, además de introducir tarifas de pago para los usuarios del transporte urbano con el fin de compensar gastos.

Con fecha 10 de septiembre de 2014 se emite informe por parte de la Intervención General desfavorable a la propuesta y estudio presentados. Básicamente se determina una mayor justificación de la estimación de ingresos, mayor justificación de los gastos del servicio y tener en cuenta la opción de la gestión directa. Asimismo, y en base a la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenimiento de la Administración Local, la gestión del servicio debe ser aprobada mediante Acuerdo en Pleno.



Visto lo anterior, con fecha 23 de septiembre de 2014 se lleva a cabo un nuevo estudio técnico-económico, en el que se resuelven los reparos anteriores y se incluye la gestión directa.

A este respecto, con fecha 9 de marzo de 2015 la Intervención General emite informe en el que se indica, básicamente, la posibilidad, presupuestariamente hablando, de realizar tanto la gestión directa como la gestión indirecta por concesión, estableciendo la imposibilidad jurídica de realizarla por concierto.

Así, con fecha 10 de agosto de 2016, se realiza nueva propuesta por parte del concejal-delegado de Transportes en el que se solicita nuevo estudio técnico-económico del servicio, puesto que se ha decidido por parte de la corporación establecer nuevas tarifas respecto a las propuestas inicialmente, así como las condiciones mínimas del servicio en lo que a frecuencias se refiere.

Con fecha 22 de septiembre de 2016 se lleva a cabo el nuevo estudio económico mencionado.

El 17 de octubre de 2017 se emite **dictamen de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Generalitat Valenciana**, donde a requerimiento del Ayuntamiento de Torrevejea, informa que **“el Ayuntamiento de Torrevejea está plenamente facultado para poner en marcha su transporte público urbano”**.

Con fecha 27 de octubre de 2017 se remite nuevo estudio económico, informando la Intervención del Ayuntamiento dicho estudio con nuevas deficiencias con fecha 13 de diciembre de 2017.

Por último, con fecha 3 de abril de 2018 se remite nuevo estudio económico, subsanando las deficiencias marcadas en el anterior informe de Intervención. Este estudio se contesta mediante escrito de Intervención, de fecha 5 de diciembre de 2018.

Con fecha 11 de diciembre de 2018 se remite nuevo estudio económico para su paso por el Pleno municipal. A este respecto, y debido al cambio de gobierno que tuvo lugar en junio de 2019, este contrato no pasó finalmente por el Pleno.

Por lo anterior, se decide archivar este expediente y abrir uno nuevo.

Con fecha 7 de octubre de 2019, y formando ya parte de este nuevo expediente, se redacta nuevo informe técnico-económico.

El pasado 17 de septiembre del 2021, se aprueba por Junta de Gobierno Local el Proyecto Técnico de nuevo Servicio de transporte urbano, con algunas modificaciones sobre el servicio planteado.



Con fecha 30 de septiembre del 2021 se formula solicitud de ayudas de fondos europeos (TMA/892/2021) para este Proyecto con un importe de 3.794.750.- € de subvención destinada principalmente a la digitalización del nuevo servicio, a la compra de autobuses eléctricos y a la mejora de paradas incluyendo la reforma del intercambiador central en “Eras de la Sal”.

(El plazo de que dispone el Ayuntamiento para publicar la Licitación de los Contratos asociados a esta ayuda es Abril del 2022, en caso contrario se perdería la subvención.)

2. Objeto de la Memoria Justificativa.

Se redacta esta Memoria Justificativa, para asesorar al Pleno de la Corporación sobre la conveniencia o no, de adoptar la Gestión Directa como modo de gestión para el Transporte Público de la Ciudad, y todo ello atendiendo a factores organizativos, económicos, de calidad, de eficacia en la gestión y simplicidad administrativa, entre otros, según se describe a continuación.

3. Modos de gestión: directa e indirecta.

La prestación del servicio de transporte urbano es obligatoria para municipios de más de 50.000 habitantes, según establece el artículo 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRBRL) reguladora de las bases de régimen local.

En el Art. 85 de esta misma Ley, se relacionan los distintos modos de gestión, y así en su apartado 2:

../..

“2. Los servicios públicos de competencia local habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente de entre las enumeradas a continuación:

A) Gestión directa:

a) Gestión por la propia Entidad Local.

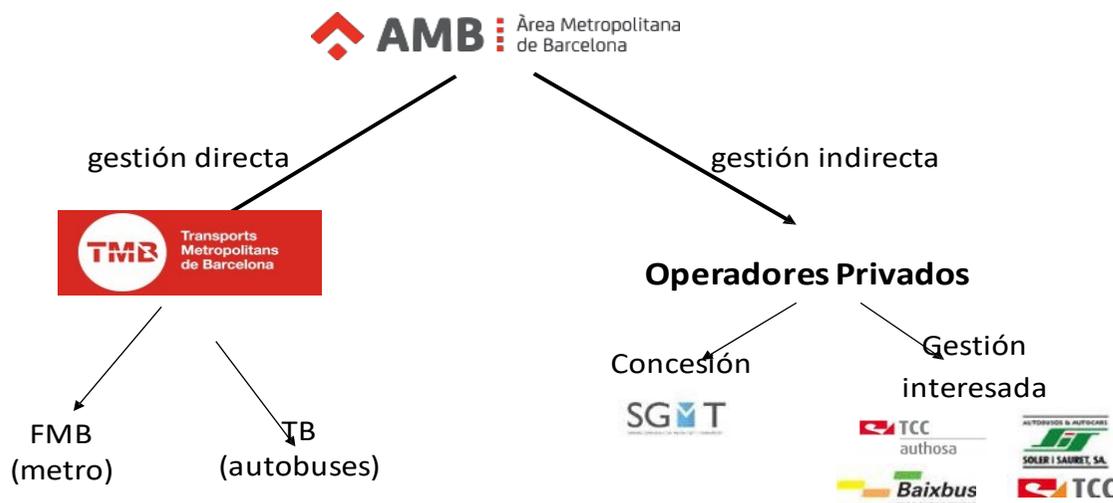


- b) Organismo autónomo local.
- c) Entidad pública empresarial local.
- d) Sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública.

Solo podrá hacerse uso de las formas previstas en las letras c) y d) cuando quede acreditado mediante memoria justificativa elaborada al efecto que resultan más sostenibles y eficientes que las formas dispuestas en las letras a) y b), para lo que se deberán tener en cuenta los criterios de rentabilidad económica y recuperación de la inversión. Además, deberá constar en el expediente la memoria justificativa del asesoramiento recibido que se elevará al Pleno para su aprobación en donde se incluirán los informes sobre el coste del servicio, así como, el apoyo técnico recibido, que deberán ser publicitados. A estos efectos, se recabará informe del interventor local quien valorará la sostenibilidad financiera de las propuestas planteadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

B) Gestión indirecta, mediante las distintas formas previstas para el contrato de gestión de servicios públicos en el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre. **(Actualizado por Ley 9/2017, de 8 de noviembre LCSP).**

La forma de gestión por la que se opte deberá tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 9 del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Ley 7/2007, de 12 de abril, en lo que respecta al ejercicio de funciones que corresponden en exclusiva a funcionarios públicos.”



Ejemplo: Modos de gestión en Área Metropolitana de Barcelona



- Hemos de tener en cuenta que este mismo artículo hace dos precisiones de importancia:

1) Se introduce la obligación de que los servicios municipales se gestionen **de la forma más sostenible y eficiente**

y 2) Que, para los modos de gestión directa mediante Entidad Pública o Sociedad Pública Local, (modos c) y d), se exige que se acredite que resultan más sostenibles y eficientes que las formas dispuestas en las letras a) y b), debiendo hacerse mediante memoria justificativa elaborada al efecto

- Deberá tener en cuenta criterios de rentabilidad económica y recuperación de la inversión.
- Deberá constar el asesoramiento recibido
- El interventor local debe valorar y emitir informe relativo a la sostenibilidad financiera de las propuestas planteadas, de conformidad con el art. 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera

A) Gestión directa.

a) Gestión directa por la propia entidad local (art. 86 LRBRL)

Para este modo de gestión, además de disponer de una estructura administrativa lo suficientemente grande, que permita crear un departamento de transportes dotado de los medios técnicos y administrativos necesarios, ha de tenerse en cuenta lo siguiente:

- Debe garantizarse el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y de la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento. Particularmente debe acreditarse que no se genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal y adjuntarse un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial.
- La prestación del servicio en régimen de monopolio requiere el acuerdo de aprobación del pleno de la correspondiente Corporación local, y la aprobación por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.
- Esta modalidad está sujeta a impugnación de la Administración del Estado cuando se incumpla la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.



b) y c) Gestión directa mediante organismos autónomos locales o entidades públicas empresariales locales (art. 85 bis LRBRL).

- Se rigen, respectivamente, por artículos 45 a 52 y 53 a 60 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, con las particularidades contenidas en el art. 85.bis.1 de la LRBRL.
- Sus Estatutos que deben quedar aprobados y publicados con carácter previo a la entrada en funcionamiento efectivo del organismo público correspondiente. El contenido de estos estatutos se define en el art. 85.bis.2 de la LRBRL.

d) Gestión directa mediante sociedad mercantil local (art. 85 bis LRBRL)

- Se rigen por el ordenamiento jurídico privado, salvo las materias en que les sea de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de control financiero, de control de eficacia y contratación.
- La sociedad debe adoptar una de las formas previstas en el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y en la escritura de constitución debe constar el capital que aporta el Ayuntamiento o la entidad del sector público dependiente al que corresponda su titularidad.
- Los estatutos deben regular la forma de designación y el funcionamiento de la Junta General y del Consejo de Administración, así como los máximos órganos de dirección de las mismas.

Sociedades de economía mixta (disposición adicional 22ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público)

- Sólo se permite la existencia de sociedades de economía mixta de capital mayoritariamente público, lo que obliga a considerar a la sociedad en cuestión como entidad integrante del sector público local y, por tanto, **como sociedad pública**. De esta forma, la prestación del servicio por parte la sociedad mixta sería considerado como un supuesto de gestión directa.



- La elección del socio privado debe realizarse de conformidad con las normas establecidas para la adjudicación de los contratos del sector público.
- Al ser sociedad pública:
 - Los programas anuales de actuación, inversiones y financiación deben formar parte, como anexo, del presupuesto general de la entidad local (artículo 166.b del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales TRLHL).
 - Están sometidas al régimen de contabilidad pública (Artículo 200 del TRLHL).
 - Es de aplicación la regulación que hacen las leyes de presupuestos en materia de gastos de personal.
 - Resultan de aplicación los procesos de compra sometidos a los límites y restricciones de la licitación pública.
 - Aplican el resto de consideraciones indicadas en apartados previos

Nota: Dado que el porcentaje mayoritario de participación es público y que las obligaciones en cuanto a funcionamiento de la sociedad son equivalentes a las sociedades públicas, se considera que las ratios de eficiencia de estas sociedades son equiparables a los de los modelos de gestión directa.

B) Gestión indirecta

Gestión indirecta, en las formas previstas en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

En la referida Ley se introducen las principales novedades en la regulación del contrato de concesión, en el contrato mixto y en el contrato de colaboración público privada que se suprime.

“En el ámbito de las concesiones, desaparece la figura del contrato de gestión de servicio público y, con ello, la regulación de los diferentes modos de gestión indirecta de los servicios públicos que se hacía en el artículo 277 del anterior texto refundido. Surge en su lugar, y en virtud de la nueva Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, la nueva figura de la **concesión de servicios**, que se añade dentro de la categoría de las concesiones a la ya existente figura de la concesión de obras.

Sin perjuicio de lo anterior, se mantiene la posibilidad de que se adjudique directamente a una sociedad de economía mixta un contrato de concesión de obras o de concesión de servicios en los términos recogidos en la Disposición adicional vigésima segunda, siguiendo el



criterio recogido por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la Sentencia 196/08 en el caso ACOSSET, y en la Comunicación Interpretativa de la Comisión Europea relativa a la aplicación del derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones a la colaboración público-privada institucionalizada de 5 de febrero de 2008.

En lo que respecta a los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios, merece destacarse que en ambas figuras necesariamente debe **haber una transferencia del riesgo operacional de la Administración al concesionario**, delimitándose en el artículo 14 de la Ley, en línea con lo establecido en la nueva Directiva de adjudicación de contratos de concesión, los casos en que se considerará que el concesionario asume dicho riesgo operacional.”

“Ley 9/2017, de 8 de noviembre -Artículo 15. Contrato de concesión de servicios-

1. El contrato de concesión de servicios es 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 contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio.
2. El derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional, en los términos señalados en el apartado cuarto del artículo anterior”.



4. Comparativa cualitativa entre Modos de Gestión Directa y Gestión Indirecta.

Considerando los aspectos organizativos hacemos un extracto comparativo de los modos de gestión, Gestión Directa y Gestión Indirecta.

En la Gestión Directa, tendremos:

a) Impacto en los presupuestos:

- Las limitaciones presupuestarias de la Administración Local/Sociedad Pública pueden complicar la ejecución de las inversiones necesarias para garantizar la sostenibilidad y la eficiencia del servicio.
- La aportación pública al servicio está sujeta a la decisión del Órgano de Gobierno/Consejo de Administración, proclive a modificar las asignaciones presupuestarias, siendo los presupuestos de la Administración, los que terminan soportando los riesgos operativos.

b) Impacto en el empleo:

- En la modalidad de gestión directa por la propia entidad, es habitual que las estructuras tiendan hacia la funcionarización de los empleados, lo que rigidiza enormemente cualquier modificación de la estructura de personal, así como los procedimientos de selección.
- En las restantes modalidades de gestión directa, es frecuente que los puestos de mayor responsabilidad se asignen a personas afines al equipo de gobierno municipal, lo que no siempre es garantía de una gestión más eficaz en este tipo de servicio tan específico.

c) Innovación:

- El modelo de designación de cargos de responsabilidad entraña el riesgo de que con tras cada cambio en el color político del ayuntamiento, se produzcan renovaciones en la cúpula de dirección del servicio. Esta situación entraña el riesgo de que los responsables gestionen el contrato en un marco de provisionalidad en el que no desarrollen proyectos de innovación y/o mejora a más de cuatro años, además de generar una pérdida de know-how.



- Sometido, como está, al rigor de las leyes administrativas y las complejidades propias de la gestión pública, al Ayuntamiento puede tener dificultades para poder introducir mejoras en el servicio y particularmente para abordar la renovación de las tecnologías de propulsión de flota, y de continua evolución en los requerimientos de una demanda cada vez más exigente.

d) Control:

- Se sustituye el control al concesionario/operador del servicio, con todo el condicionado establecido en el Pliego de Condiciones, por el autocontrol, sin duda menos exigente.

Llevado esto a una situación extrema, donde el servicio se ha degradado, en el caso de la gestión indirecta se puede cambiar de operador y establecer un nuevo contrato con un condicionado diferente, pero en el caso de la gestión directa, es prácticamente imposible auto regenerar una estructura organizativa con medios propios.

En la Gestión Indirecta, hemos de destacar que:

a) El Ayuntamiento mantiene sus prerrogativas respecto a la definición del servicio a prestar, así como su titularidad. De manera tal que permite que la supervisión, control y última toma de decisiones la conserve el Ayuntamiento, mientras que los equipos, la tecnología, los profesionales, la experiencia y las instalaciones las aporta el sector privado.

b) Permite repartir riesgos entre la Administración y el Concesionario de un modo equilibrado, con transferencia de riesgo operativo al concesionario, a través de definir regímenes económicos en los que ni el riesgo ni el beneficio recaiga en una sola parte.

c) Las prerrogativas que establece la legislación actual, y la existencia de un pliego regulador exhaustivo del servicio contratado, colocan al Ayuntamiento en una posición de superioridad frente al concesionario, dotándole de instrumentos legales y económicos adecuados y suficientes para controlar al operador.

d) Permite introducir cambios en la prestación del servicio, bien mediante su previsión en los correspondientes pliegos de cláusulas, bien por aplicación del artículo 205 de LCSP.



- e) Permite que empresas especializadas en gestión de servicios públicos de transporte urbano y con capacidad de inversión suficiente aporten conocimiento y medios que complementen la capacidad pública, poniendo todo el conocimiento del sector privado al servicio de los objetivos públicos.
- f) La gestión del Concesionario, por cuestión de costes compartidos, grandes volúmenes, acceso preferente a financiación, a tecnologías, experiencia o gestión del conocimiento puede obtener ahorros muy importantes al tiempo que garantiza la excelencia en la gestión.
- g) Se facilita el control presupuestario, al estar limitado en el contrato el importe que la Administración puede abonar.
- h) El Concesionario tiene una mayor flexibilidad para avanzar al ritmo que le imponen estos tiempos, tanto en cuestiones propias de la movilidad como de la introducción de nuevas tecnologías (energías de propulsión, sistemas de información, etc.), puesto que:
- Tiene mayor margen de actuación a la hora de capacitar a su personal y/o crear puestos ocupados por personal muy especializado.
 - Tienen mayor margen de actuación para llevar a cabo inversiones importantes.
 - Tienen mayor facilidad para acceder al know-how más avanzado y a las tecnologías de última generación.
- i) Facilita y agiliza la ejecución de proyectos estratégicos que necesitan una inversión elevada, para lograr avances importantes en materia medioambiental y energética.
- j) La posibilidad de establecer en los contratos la reversión de los medios materiales y la subrogación de personal, asegura que a la finalización del contrato tanto las inversiones realizadas como el know-how generado por el sector privado quedan en inventario del Ayuntamiento.



5. Comparativa económica con indicadores del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)

Analizados los modos de gestión desde el punto de vista cualitativo, vamos a realizar a continuación un análisis comparativo de los mismos desde el punto de vista económico. Para ello recurrimos a los Informes del Observatorio de la Movilidad [OMM] (observatoriomovilidad.es).

Para 21 ciudades, con modalidad de gestión directa e indirecta, compararemos los siguientes indicadores:

1. Coste km realizado.
2. Coste de cada viaje.
3. Porcentaje de subvención sobre ingresos totales
4. Precio del billete sencillo



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE ASESORAMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

Ciudad	Población	Operador	Viajes (millones)	Viajeros-km (millones)	Km (millones)	Plazas-km (millones)	Flota	Ingresos (millones)	Subvención (millones)	Total ingresos	Costes de operación
Madrid	3.223.334	Público	420,2	1.071,50	92,3	7.935	2.049	255,8	246,77	502,57	502,57
Barcelona	1.620.343	Público	211,4	592	43,2	3.589	1.085	149,85	168,45	318,3	n.d.
Valencia	791.413	Público	96,1	n.d.	20,7	2.108	492	47,4	66	116,2	111,6
Sevilla	688.711	Público	77,7	262,6	19	1.677	400	54,4	49,48	111,13	107,31
Bilbao	345.821	Público	25,1	n.d.	n.d.	n.d.	67	12,23	n.d.	n.d.	n.d.
Oviedo	219.686	Privado	11,1	148,9	4,3	498	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Málaga	571.026	Público	52	276,6	11,8	1.321	254	31,9	30,9	65,2	65,3
Mallorca	409.661	Público	41,7	332,1	12,6	1.212	176	30,51	21,09	52,96	50,86
Cádiz	116.976	Privado	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9,08	1,93	11,38	11,39
Zaragoza	666.880	Privado	91,4	n.d.	18,3	2.025	337	42,49	39,36	82,87	83,42
San Sebastián	186.665	Público	29,2	166,3	6,8	559	132	20	1	22	38
Tarragona	132.299	Público	10	n.d.	3,2	270	68	5,95	9,22	15,84	15,56
Granada	232.208	Privado	27	n.d.	6,8	n.d.	184	18,66	14,44	33,1	33,1
Almería	196.851	Privado	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4,56	n.d.	4,56	n.d.
Alicante	331.577	Privado	17,1	n.d.	4,7	435	92	13,48	10,34	23,82	23,82
Valladolid	298.866	Público	25,6	n.d.	6,8	716	150	14,65	14,77	29,89	31,04
Lleida	137.856	Privado	6,5	n.d.	2	193	47	2,95	7,17	10,11	9,63
Pamplona	199.066	Privado	n.d.	n.d.		n.d.	143	18,72	12,62	31,89	29,22
A Coruña	244.850	Privado	21,8	78,8	5,6	587	93	14,71	9,65	24,87	19,53
León	124.772	Privado	3,9	28,1	1,7	163	31	2,84	4,41	7,33	5,21
Cáceres	96.684	Privado	4,5	n.d.	2,1	n.d.	37	3,35	2,7	6,05	6,03



• **Ratio Coste Km realizado**

Total ingresos (tarifarios + subvenciones) / km

Este ratio se corresponde con cuánto cuesta en cada municipio cada kilómetro de servicio prestado, habiéndolo pagado una parte el Ayuntamiento y otra los ciudadanos

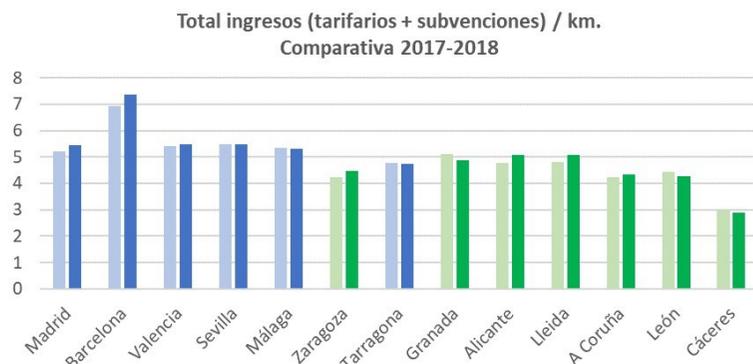


Promedio operadores públicos = 5,80

Promedio operadores privados = 4,50



En 2018 en las ciudades en las que los ayuntamientos gestionaron sus servicios de forma directa, cada kilómetro recorrido fue de media 1,30€ más caro



Promedio incremento operadores públicos = +3,9%

Promedio incremento operadores privados = +2,5%



El coste de cada kilómetro recorrido subió más en las ciudades que gestionaron sus servicios de forma directa

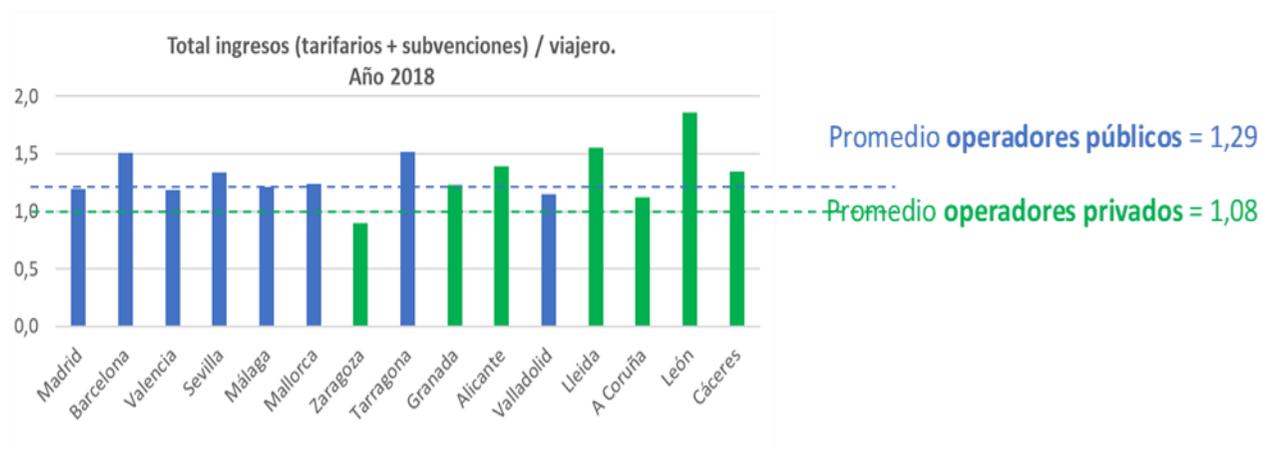
El Coste servicio Gestión Directa (coste km) es un 28,89 % mayor >> Coste Gestión Indirecta por Operador Privado



- **Ratio Coste Viaje**

Total ingresos (tarifarios + subvenciones) / viajes

Este ratio se corresponde con cuánto cuesta en cada municipio trasladar a cada una de las personas que utilizan el servicio, habiéndolo pagado una parte el Ayuntamiento y otra los ciudadanos

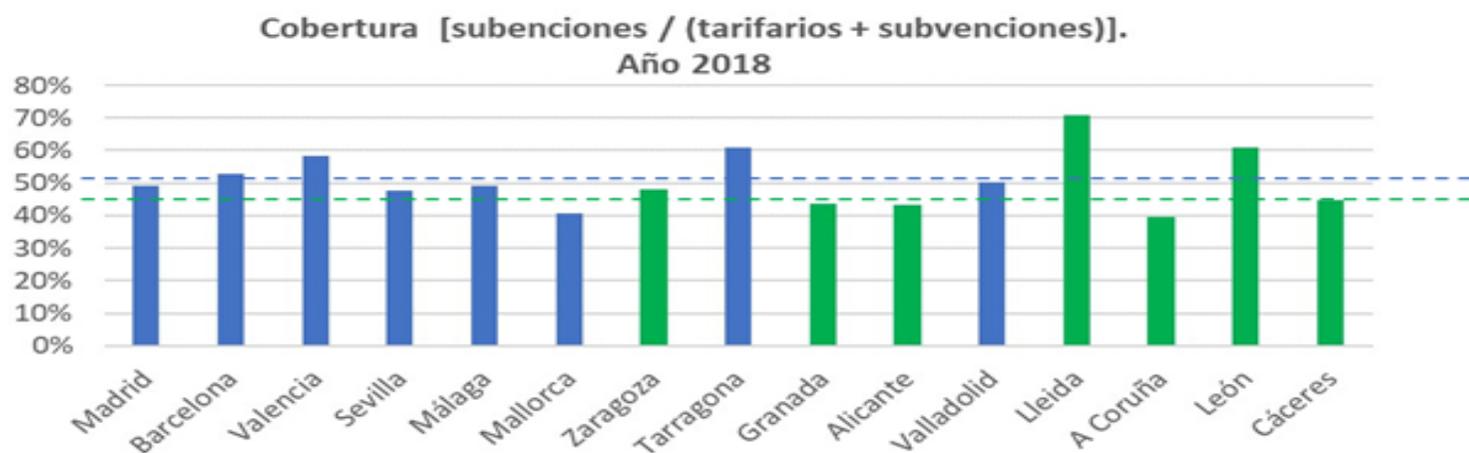


A pesar de que el mayor coste por persona se registró en un municipio con gestión privada, por término medio en las ciudades con gestión directa cada persona trasladada fue 0,20€ más caro



Cobertura del servicio (Porcentaje de subvención sobre suma de subvención e ingresos tarifarios)

Esta ratio refleja qué parte del coste del servicio público de transporte paga el Ayuntamiento, y qué parte pagan los ciudadanos.



Promedio operadores públicos = 51

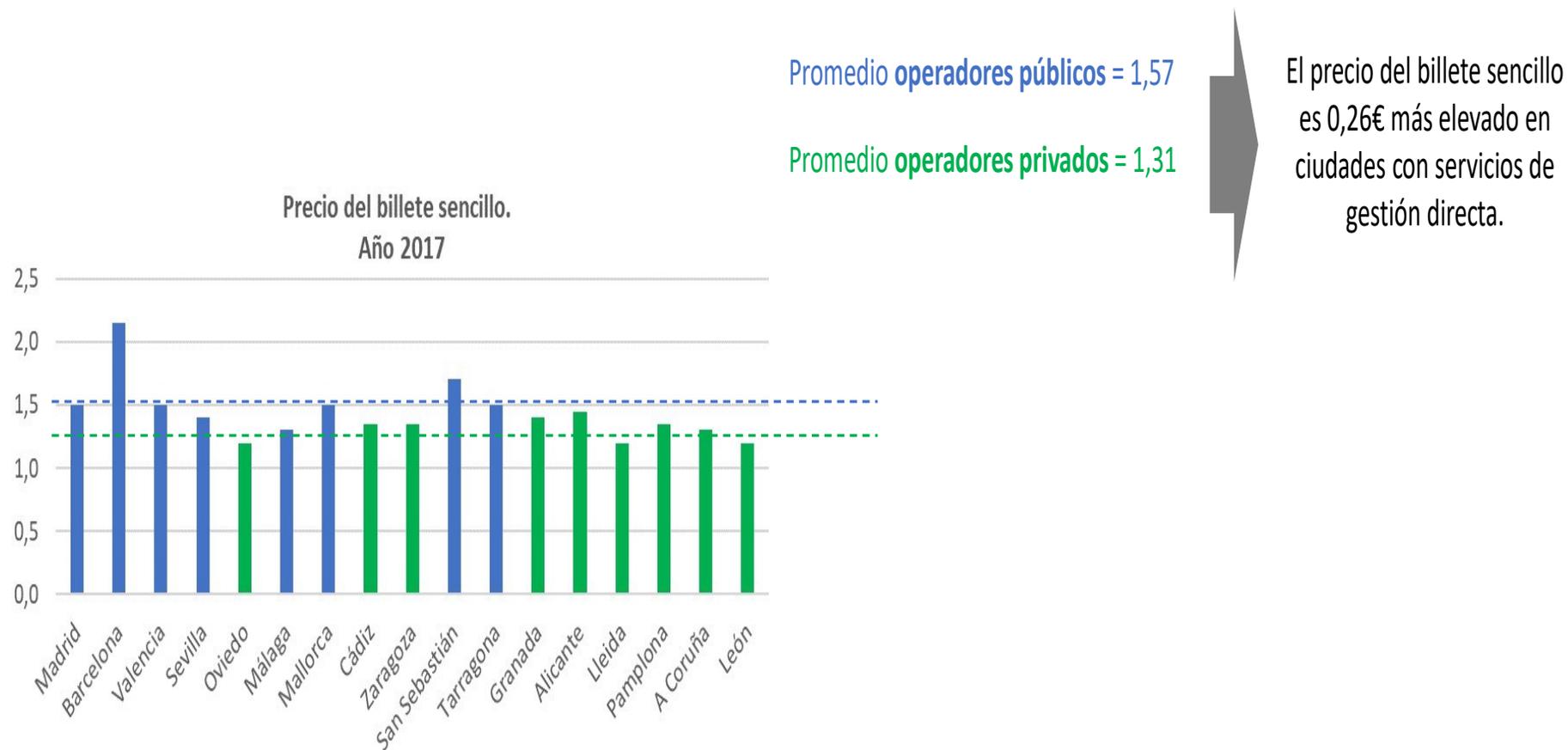
Promedio operadores privados = 45%

La proporción de la factura de transporte asumida por los ayuntamientos es superior en el caso de los servicios con gestión directa



Precio del billete sencillo

Esta ratio refleja únicamente la evolución del precio para clientes que no son usuarios de títulos bonificados.



6. Comparativa económica aplicada al Nuevo Servicio Transporte Urbano proyectado.

Para terminar de analizar desde el punto de vista económico los distintos modos de Gestión, partimos del Estudio Económico del Nuevo Servicio de Transporte Urbano aprobado por JGL.

Aquí haremos cálculo de costes para el primer año de servicio, cuando, como es previsible la evolución de estos costes será muy dispar dependiendo del modo de gestión elegido que va asociado al CONTROL económico y de calidad del servicio.

6.1. Magnitudes básicas del nuevo Servicio

El contrato se prestará por un periodo de **diez (10) años**, sobre la base de las **Obligaciones de Servicio Público** consignadas al amparo del Proyecto técnico de nuevo Servicio, y en atención a las condiciones técnicas, económicas y legales que resulten de aplicación a lo largo de la vida útil de la concesión.

6.1.1.- Kms recorridos y Horas de Servicio

Los datos relativos a kilómetros recorridos y horas de conducción detallados en la siguiente tabla, son los obtenidos según cómputo anual de los servicios propuestos, en virtud del calendario y de las frecuencias de prestación consideradas. (Ver punto 5 del Proyecto Técnico).

LINEA	KMS./AÑO	HORAS/AÑO
<i>LINEA CIRCULAR</i>	279.312,16	17.420,00
<i>LÍNEA 1 HOSPITAL-CENTRO</i>	265.212,54	16.130,25
<i>LÍNEA 2 LOS ALTOS-ROCIO DEL MAR-HOSPITAL</i>	178.925,76	11.028,00



LÍNEA 3 LOS BALCONES-HOSPITAL	161.056,08	10.784,00
LÍNEA 4 TORRETAS-CARREFOUR-CENTRO	268.197,48	16.130,25
LÍNEA 5 SAN LUIS-CARREFOUR-CENTRO	272.687,31	16.130,25
LÍNEA 6 TORREBLANCA-CS LA MATA-H. QUIRON-CENTRO	363.313,66	21.812,00
LÍNEA 7 LA MATA INTERIOR-CENTRO	287.026,43	16.709,75
LÍNEA 8 LA MATA COSTA-CENTRO	394.274,21	23.681,25
LÍNEA N1 LA MATA	11.154,00	676,00
LÍNEA N2 NORTE	11.492,00	676,00
LÍNEA N3 SUR	13.249,60	676,00
TOTAL KILÓMETROS COMERCIALES	2.505.901,23	
KM VACIO (5%)	125.295,06	
Total.....	2.631.196,29	151.853,75

6.1.2.- Vehículos adscritos

Para la prestación efectiva de esta producción se estima necesaria la adscripción a la concesión de una flota compuesta, **como mínimo**, por **treinta y dos (32) vehículos (reservas inclusive)**, con la siguiente asignación (para periodo de mayor demanda).



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE ASESORAMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

 NUEVO SERVICIO URBANO DE TRANSPORTES						
	NOMBRE	KM LÍNEA	BUS	VELOCIDAD COMERCIAL	TIEMPO DE RECORRIDO	FRECUENCIA
LINEA CIRCULAR	CIRCULAR	13,220	4	15	53	13
LINEA 1	HOSPITAL - CENTRO	8,836	3	17	31	10
LINEA 2	LOS ALTOS - ROCIO DEL MAR - HOSPITAL	9,720	2	17	34	17
LINEA 3	LOS BALCONES - HOSPITAL	7,758	2	17	27	14
LINEA 4	TORRETAS - CARREFOUR-CENTRO	14,396	3	15	58	19
LINEA 5	SAN LUIS - CARREFOUR-CENTRO	18,819	3	15	75	25
LINEA 6	TORREBLANCA - CS LA MATA-H.QUIRON-CENTRO	22,784	4	15	91	23
LINEA 7	LA MATA INTERIOR - CENTRO	17,258	3	17	61	20
LINEA 8	LA MATA COSTA - CENTRO	20,019	5	15	80	16
		132,810	29			
RESUMEN VERANO - TEMPORADA ALTA						
LINEA	NOCTURNO 1		1			
LINEA	NOCTURNO 2		1			
LINEA	NOCTURNO 3		1			

Los vehículos a emplear serán todos de tipología híbrida con tracción 100% eléctrica, longitud 12 metros, plataforma baja integral Tipo I, configuración urbana.

Se prevé como opción de mejora la posibilidad de que los vehículos sean configurables y puedan funcionar “sólo eléctrico” a su paso en



determinadas zonas de la Ciudad, incluyendo la Zona de Bajas Emisiones que se establezca en el centro de la Ciudad.

También se recoge la posibilidad de que determinadas líneas puedan contar con vehículos eléctricos, especialmente la Línea Circular que discurre en gran parte de su trazado por zona urbana de gran densidad. A tal objeto se ha solicitado subvención en Convocatoria Ayudas Fondos Europeos para este fin. (adquisición de 4 unidades vehículo eléctrico). **La recepción de estos fondos está condicionada a tener Licitados los Contratos antes de abril del 2022, en caso contrario se deberá renunciar a los mismos.**

Los vehículos adscritos a la concesión deberán cumplir con las especificaciones y requerimientos técnicos de accesibilidad, sostenibilidad y eficiencia energética que determine al respecto el Ayuntamiento de Torre Vieja, recogidos en este Proyecto y en Pliego de Condiciones Técnicas del Concurso.

Los vehículos adscritos tendrán una dedicación exclusiva al contrato concesional.

6.2. Gestión INDIRECTA. Costes de Explotación

Las componentes de coste unitario que conforman la estructura de costes del servicio se determinan en base a las siguientes fuentes de referencia:

- ✓ Información facilitada por los actuales prestatarios de servicios equivalentes a los propuestos;
- ✓ Referencias expresas de mercado en materias como precios de material móvil, seguros, costes de combustible...
- ✓ En último término, se han empleado las indicaciones del Observatorio de Costes del Transporte de viajeros por carretera¹ para determinadas partidas vinculadas a la variable kilométrica.

Los costes definidos son anuales, a no ser que se especifique lo contrario. Para su estimación, se ha aplicado incrementos sobre el total anual de horas de conducción y de los kilómetros recorridos, al objeto de tener en cuenta las operaciones de toma y deje del servicio, tiempos de regulación, el absentismo y otro personal de conducción.

Con relación al uso de los vehículos, se imputa a costes el 100% de las partidas de amortización, financiación y seguros en el caso de los

¹ Ministerio de Fomento. Actualizado a septiembre del 2018.



vehículos adscritos con una dedicación regular todo el año.

6.2.2. Personal de Conducción

- El coste medio anual de un empleado para la función de conducción se sitúa en 34.657,80 €/año, según datos del actual prestatario del servicio, proyectado para año 2022..
- La jornada anual es de 1.743,50 horas.

De este modo, el coste anual de personal de conducción de este servicio quedaría como sigue:

COSTES CONDUCTORES						
Líneas	Horas	Número	Número real		DIAS CONDUCCION	CONDUCTORES
Circular 1	17.420,00	9,68	10		2.285,60	10,16
1	16.130,25	8,96	9		2.116,20	9,41
2	11.028,00	6,13	7		1.446,80	6,43
3	10.784,00	5,99	6		1.414,80	6,29
4	16.130,25	8,96	9		2.116,20	9,41
5	16.130,25	8,96	9		2.116,20	9,41
6	21.812,00	12,12	13		2.861,60	12,72
7	16.709,75	9,28	10		2.192,20	9,74
8	23.681,25	13,16	14		3.107,00	13,81
NOCTURNO	2.028,00	1,13	2		507,00	2,25
		83,24	89		20.163,60	89,62
					89,62 conduct. x 34.657,80 €/año = 3.105.900,57 €	
					conductores	3.105.900,57 €
					Absentismo (7%)	217.413,04 €
					Total conductores....	3.323.313,61 €



Se ha considerado un nivel de absentismo laboral medio del 7% sobre el total de plantilla de conductores, según experiencia recogida del sector.

6.2.2.- Resto de personal

El personal necesario a adscribir al servicio, además del personal de conducción sería de 10 personas, con las siguientes categorías:

COSTES RESTO PERSONAL				
VALORACIÓN PERSONAL FIJO				
CONCEPTO	BASE DE CÁLCULO	UNIDADES	PRECIO	TOTAL
Jefe de Servicio	MESES	12,00	3.389,90 €	40.678,76 €
3 Inspectores/Operadores SAE	3*DIAS	894,00	71,91 €	64.284,19 €
Auxiliar Administrativo	MESES	12,00	2.036,99 €	24.443,84 €
Oficial 1ª de talleres	DIAS	298,00	71,89 €	21.423,22 €
Oficial 2ª de talleres	DIAS	298,00	68,82 €	20.507,99 €
Oficial 3ª de talleres	DIAS	298,00	68,19 €	20.319,13 €
Engrasador-Lavacoches	DIAS	298,00	68,82 €	20.507,99 €
				212.165,10 €
Total Personal				212.165,10 €
Persona de Atención al Cliente				24.443,84 €
				236.608,94 €
TOTAL con Incremento 10% (2019-2022)				260.269,83 €

Los costes se basan en el Convenio Colectivo del Sector del Transporte de Viajeros de la provincia de Alicante para el año 2019, con la proyección de incremento (10%) para el periodo del 2019 al año de puesta en marcha del 2022.

Lo que hace un total de costes de personal de:

Coste Personal de Conducción		3.323.313,61 €
Coste resto de Personal		260.269,83 €
Total Costes Personal		3.583.583,45 €



6.2.3. Material móvil.

6.2.3.1. Amortización y financiación de autobuses

Las condiciones fijadas para la amortización técnica de los autobuses son las siguientes:

- Se considera que la vida útil de los autobuses es de 14 años, dado que la tecnología híbrida tiene una mayor longevidad que los vehículos exclusivamente térmicos, y esto debido a que el régimen de funcionamiento del motor diésel es uniforme, que las frenadas regenerativas y ayuda al arranque, disminuyen el desgaste de sistema de tracción y frenado, y que la tracción 100% eléctrica es mucho más duradera.
- Por lo anterior, se formula una amortización lineal a 14 años. La amortización/financiación no cubierta al final de los 10 años de contrato, deberá ser asumida por el nuevo concesionario hasta final de la vida útil de los vehículos.
- A efectos del cálculo, se considera la adscripción del 100% de la flota al servicio.
- La inversión en material móvil, se estima a partir de los siguientes parámetros:
 - ✓ Precio de adquisición de vehículo (sin IVA)
 - ✓ Periodo de amortización: 14 años
 - ✓ Valor residual: 0% al final de su vida útil.

Para la financiación se ha considerado un tipo de interés del 3% y para el cálculo de ambos conceptos se ha utilizado el “método francés”, así tenemos:



COSTE FLOTA AUTOBUSES	
Valor adquisición vehículo	350.000,00 €
Nro. Vehículos	32
Inversión Total Flota	11.200.000,00 €
Vida útil	14 años
Periodo de Amortización	14 años
Valor residual	0,00 €
Tipo de Interes	3%
Total Amortización/Financiación	978.117,66 €

El valor de adquisición de autobuses se toma de ofertas de fabricantes de esta tecnología.

6.2.3.2.- Coste de Seguros

Se estima anualmente sobre referencias expresas de mercado, y en la consideración de la dedicación exclusiva de la flota adscrita.

COSTE SEGUROS AUTOBUSES	
Coste Unitario Seguro	6.510,00 €
Nro. Vehículos	32
Total Coste Seguros	208.320,00 €

Coste tomado de operadores del servicio.

6.2.3.3.- Coste de combustible, lubricantes y aditivos.

El coste anual del combustible se estima a partir de los siguientes parámetros:

- Precio del gasóleo: se toma como referencia objetiva el precio medio (s/IVA) en la zona (2020-2021): 1,05 €/litro.



- Descuento por volumen en el precio del gasóleo: 5%.
- Consumo por cada 100 Km. Se considera un consumo medio ponderado de los vehículos híbridos de 35 litros.
- Costes de lubricante y aditivos: 5,0% adicional respecto al total de costes de combustible.

COSTE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES		
Kms. totales/año		2.631.196,00
Precio Combustible		1,05 euros/litro
Descuento 5%		0,9975 euros/litro
Consumo c/100 kms.		35 litros
Coste combustible/km		0,3491 euros
Coste Lubricantes/km		0,0175 euros
Coste Combustible y lubricantes		0,3666 €
Total Combustibles y Lubricantes		964.596,45 €

Coste de combustible tomado como media de los últimos meses y se trata de un coste de muy difícil previsión.



6.2.3.4.- Coste de neumáticos

Se considera un coste medio ponderado sobre la base de la producción anual asociada.

COSTE NEUMÁTICOS		
kms. totales/año		2.631.196,00
Precio neumático		680,00 €
Nº neumáticos/bus		6
kms vida media		98.000,00
Coste unitario/km		0,042 €
Total Neumáticos		110.510,232 €

Según precios de mercado.

6.2.3.5.- Coste de reparación y mantenimiento

Se estiman los costes de mantenimiento de la flota de vehículos en base al coste medio ponderado correspondiente a la producción anual en kms/año.

COSTES REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO		
kms. totales/año		2.631.196,00
Coste unitario/km		0,200
Total reparación y mantenimiento		526.239,20 €

Coste unitario por kilómetro sacado de concesiones de tamaño similar.



6.2.4. Digitalización del servicio

La digitalización del servicio de transporte ha sido objeto de la solicitud de subvención de fondos europeos, por considerarse conjuntamente con la electrificación de la flota, principal objetivo de mejora de un servicio público de movilidad. **Igualmente, la recepción de estos fondos está condicionada a tener Licitados los Contratos antes de abril del 2022, en caso contrario se deberá renunciar a los mismos.**

El contenido lo componen actuaciones de transformación digital y sostenibilidad en 32 autobuses. Las inversiones contempladas son:

1. Renovación del sistema de tiketing, validadoras y SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación), permitiendo la introducción de los últimos métodos de validación y pago (tarjetas, soportes sin contacto, tecnología EMV, plataformas de internet), que facilita al explotador llevar un control exhaustivo de los títulos de transporte vendidos y a los usuarios de nuevas formas de pago y de las bonificaciones, incentivos y descuentos que se propongan;

Paneles de información dinámica en paradas, con tiempos de llegada e incidencias del servicio.

Tarjeta ciudadana que inicialmente integra los títulos de viaje y posteriormente puede asumir el resto de servicio municipales.

2. Equipos de eficiencia energética y control medioambiental, que permiten recoger datos de la velocidad, cantidad de combustible consumido, aceleración, frenada, revoluciones del motor, uso del aire acondicionado, etc., que pueden ser procesados y empleados para la mejora de la eficiencia en la conducción, un mayor confort de los viajeros y la reducción de emisiones;

Monitores embarcados para información del servicio e información institucional.

3. Sistema de información oral en el servicio urbano de transporte, que permite ofrecer información al viajero a través de mensajes de audios generados por un sistema de síntesis de voz de gran calidad;

4. Sistema de seguridad en el transporte público de viajeros, mediante el diseño, implantación, operación y mantenimiento de un “Sistema de Videovigilancia Embarcada”.

5. Dotación de centro de control para la gestión de todos los sistemas incorporados al servicio.



Digitalización del Servicio del Transporte Público Urbano TORREVIEJA					
ITEM	CONCEPTO	APLICATIVO, LICENCIAS & SERVICIOS	DESARROLLO	EQUIPAMIENTO	TOTAL
1	BILLETAJE	220.000,00	80.000,00	180.000,00	480.000,00
2	VALIDADORA	20.000,00		100.000,00	120.000,00
3	SAE CUBE+	110.000,00		15.000,00	125.000,00
4	ISAE	Incluido en SAE			0,00
5	EFISAE	20.000,00		55.000,00	75.000,00
5.1	MAPA AMBIENTAL (10)	5.000,00		25.000,00	30.000,00
6	VIDEOVIGILANCIA	50.000,00		130.000,00	180.000,00
7	PANELES (20)	15.000,00		170.000,00	185.000,00
8	SIENA	20.000,00		50.000,00	70.000,00
9	SIAM	25.000,00		50.000,00	75.000,00
10	TARJETA CIUDADANA	Incluido en Biletaje y Validadora			0,00
11	SERVIDORES			50.000,00	50.000,00
12	CENTRO DE CONTROL			55.000,00	55.000,00
TOTAL		485.000,00	80.000,00	880.000,00	1.445.000,00

(Los precios de este equipamiento se corresponden con las ofertas recibidas para solicitar los Fondos Europeos del pasado mes de septiembre de 2021).

Entendiendo que este capítulo del coste será del 10% de la inversión aquí reflejada, para el caso de que sea concedida la subvención referida, aquí lo calcularemos como el resto de costes sin tener en consideración la misma.

Para la amortización/financiación de los sistemas de digitalización, se estará a las condiciones siguientes:

- Se considera que la vida útil de los sistemas es de 10 años.
- Se formula como una amortización lineal a 10 años.
- La inversión considerada se detalla en cuadro resumen anterior, inversión que se deberá ajustar después de procedimiento de licitación pública.



Para la financiación se ha considerado un tipo de interés del 3% y para el cálculo de ambos conceptos se ha utilizado el método de francés de cálculo, así tenemos:

COSTES DIGITALIZACIÓN DEL SERVICIO		
Coste Inversión		1.445.000,00 €
Vida Útil		10 años
Plazo Amortización		10 años
Tipo de interés		3%
Total Amortización y Financiación		146.522,00 €
Mantenimiento de los Sistemas		30.000,00 €
Total Costes Digitalización		176.522,00 €

6.2.5.- Gastos Generales.

Se incluyen bajo este concepto, costes indirectos de estructura, personal y materiales, y gastos generales.

Igualmente se incluyen gastos de infraestructura cocheras, talleres, oficina y oficina atención al público y cualquier otra que se requiera para el buen funcionamiento del servicio

Por este concepto se imputa el equivalente a un **13%** sobre el total de los costes directos del servicio considerados anteriormente.

6.2.6.- Beneficio Industrial.

Como beneficio industrial se ha considerado un **6%** sobre el total de costes de operación del servicio.

6.2.7.- Inversión anual en infraestructuras.

La empresa adjudicataria deberá aportar anualmente esta cantidad, o la resultante de su oferta, para obras de infraestructura relacionadas con la mejora del funcionamiento del servicio, a modo de ejemplo, eliminación de obstáculos en parada, señalización y corrección de radios de giro en esquinas, accesibilidad de peatones a parada, etc... Actuaciones deberán ser aprobadas y/o llevadas a cabo directamente por el Ayuntamiento. Se asigna una cantidad de 84.500 €/año.



6.2.8.- Resumen de costes y coste unitario KM.

La explotación comercial de esta concesión tiene una ratio de coste kilométrico para el año base de referencia de: **3,01 €/km**, según el siguiente cuadro resumen:

GESTIÓN INDIRECTA			
AÑO BASE	Costes		€/Km
	Total coste	%s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
4.1. Personal de Conducción	3.323.313,61 €	44,92%	
4.2. Resto de Personal	260.269,83 €	3,52%	
4.3. Material Móvil	2.787.783,54 €	37,68%	
4.3.1. Amortización y Financiación Autobuses	978.117,66 €		
4.3.2. Seguros	208.320,00 €		
4.3.3. Combustible, Lubricante y Aditivos	964.596,45 €		
4.3.4. Neumáticos	110.510,23 €		
4.3.5. Reparación y Mantenimiento	526.239,20 €		
4.4. Digitalización	176.522,00 €	2,39%	
Total costes Directos	6.547.888,98 €	88,50%	
4.5. Gastos Generales. Costes Indirectos 13%	851.225,57 €	11,50%	
Total costes de operación	7.399.114,55 €	100,00%	2,81 €
4.6. Beneficio Industrial 6%	443.946,87 €		
4.7. Inversión Anual en Infraestructuras	84.500,00 €		
TOTAL COSTES SERVICIO	7.927.561,42 €		3,01 €

Nota: No es de aplicación el IVA en los Costes del Servicio.



6.3. Gestión Directa por el Ayuntamiento. Costes de Explotación.

Se trata de un modo de gestión muy poco frecuente, sólo aplicado en servicios de tamaño muy reducido y cuando no es posible otro modo de gestión.

Para nuestro caso en concreto sería necesario simultanear varios procedimientos de contratación y formación de personal y de adquisición de suministros, de muy difícil ejecución.

6.3.1. Personal de conducción

Tomando la Relación de Personal del Ayuntamiento, aprobada con el presupuesto del 2020, hemos tomado un puesto “tipo” de conductor, que, aunque no equiparable a conductor de autobús, nos puede servir de base para el cálculo de costes, así tenemos:

Puesto Conductor nº173 Grado C2, Nivel de Complemento de Destino 18

Sueldo Bruto Anual = 25.558 €

Actualización año 2020-2022 (incremento 2% anual) = 26.591 €

Le incorporamos dos conceptos no existentes en plantilla municipal pero que se deberán aplicar.

Plus por Conductor-Perceptor (según artº 27 del Convenio Provincial del Transporte) 9,18 €/día de trabajo efectivo

Plus quebranto de moneda (artº 32 del Convenio Provincial del Transporte) 1,22 €/día de trabajo efectivo.

Computo horario semanal..... 37,5 horas

Computo diario 7,5 horas



Días de trabajo al año = 365 – 11 festivos- 104 s/d – 22 vacaciones – 7 asuntos propios = **221 días**.

221 días de trabajo * 7,5 horas/día = **1.657 horas/año**

Sueldo Conductor = 28.889,40 €

No se contabiliza aquí sobrecostes de horas extras para cuadrar turnos de ocho horas, ni complemento de nocturnidad para los servicios especiales de estas líneas.

Sueldo total incluyendo coste seguridad social = 38.422,90 €

Con la reducción de horas de trabajo de 1.743,50 horas a 1.657 horas, se produce un aumento en el número de conductores necesarios del 5,22%. Así tenemos:

Nro. Conductores necesario = 94,30 conductores.

Coste de personal de conducción = 94,30 conductores * 38.422,90 € = 3.623.279,47 €

Además de lo anterior hemos de aplicar un porcentaje de incremento por el absentismo laboral, que por tratarse del sector público es superior en un 50% al calculado del 7% en operadores privados (Datos de la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT) del 2018.

De este modo, el coste anual de personal de conducción de este servicio quedaría como sigue:

Coste Total de Personal de Conducción = **4.003.723,81 €**



6.3.2.- Resto de personal

El personal necesario a adscribir al servicio, además del personal de conducción sería de 12 personas, incluyendo a dos Auxiliares Administrativos, a la estructura anterior, para refuerzo de las tareas administrativas propias de la gestión municipal.

Con las siguientes categorías y asimilando costes del Ayuntamiento:

Jefe de Servicio	1	75.226,59	75.226,59 €
3 Inspectores	3	36.540,00	109.620,00 €
3 Auxiliares Administrativos	3	35.365,00	106.095,00 €
Oficial 1ª Talleres	1	36.560,00	36.560,00 €
Oficial 2ª Talleres	1	35.365,00	35.365,00 €
Oficial 3ª Talleres	1	35.365,00	35.365,00 €
Engrasador-Lavacoches	1	35.365,00	35.365,00 €
Atención al Cliente	1	36.560,00	36.560,00 €
	Coste Resto Personal.....		470.156,59 €



Lo que hace un total de costes de personal de:

4.003.723,01 € + 470.156,59 € = 4.473.879,60 €

6.3.3. Material móvil.

6.3.3.1. Amortización y financiación de autobuses.

Las condiciones fijadas para la amortización técnica de los autobuses son iguales en la gestión directa municipal, y por consiguiente esta partida de costes no varía.

Se ha de hacer aquí la observación de que el Ayuntamiento tendrá que dotar al presupuesto municipal de partida para hacer frente a la inversión de 11.200.000.- €, en el primer año, para la compra de autobuses.

Este único aspecto ya haría prácticamente imposible cumplir con el plazo de Licitación para obtener los Fondos europeos solicitados. (Abril2022)

COSTE FLOTA AUTOBUSES	
Valor adquisición vehículo	350.000,00 €
Nro. Vehículos	32
Inversión Total Flota	11.200.000,00 €
Vida útil	14 años
Periodo de Amortización	14 años
Valor residual	0,00 €
Tipo de Interes	3%
Total Amortización/Financiación	978.117,66 €

6.3.3.2.- Coste de seguros.

Se estima igual coste en la gestión municipal.



COSTE SEGUROS AUTOBUSES	
Coste Unitario Seguro	6.510,00 €
Nro. Vehículos	32
Total Coste Seguros	208.320,00 €

6.3.3.3.- Coste combustibles, lubricante y aditivos.

Dada la gran volatilidad en los precios de combustibles y lubricantes se hace necesaria la gestión de compras muy ágil, por lo que sometido esto a la contratación pública encarecerá estos suministros en un porcentaje estimado del 10%.

6.3.3.4.- Coste de neumáticos

Idem. Anterior capítulo.

6.3.3.5.- Coste de reparación y mantenimiento.

Se estiman los costes de mantenimiento de la flota de vehículos en base al coste medio ponderado correspondiente a la producción anual en kms/año.

En las instalaciones municipales se realizará el mantenimiento preventivo ordinario, subcontratando el mantenimiento específico y correctivo, esto incrementará este capítulo en un 15% con relación a la gestión por operador privado.

6.3.4. Digitalización del servicio

La digitalización del servicio de transporte ha sido objeto de la solicitud de subvención de fondos europeos, por considerarse conjuntamente con la electrificación de la flota, principal objetivo de mejora de un servicio público de movilidad. **Esta ayuda está condicionada a tener Licitados los Contratos antes de abril del 2022, en caso contrario se deberá renunciar a los mismos.**



El coste se considera equivalente en cualquier modo de gestión, aunque con la observación de que con la gestión directa se ha de dotar al presupuesto municipal para la inversión de 1.445.000.- € también en el primer año.

(Los precios de este equipamiento se corresponden con las ofertas recibidas para solicitar los Fondos Europeos del pasado mes de septiembre de 2021).

6.3.5.- Gastos generales.

Se incluyen bajo este concepto, costes indirectos de estructura, personal y materiales, y gastos generales.

Igualmente se incluyen gastos de infraestructura cocheras, talleres, oficina y oficina atención al público y cualquier otra que se requiera para el buen funcionamiento del servicio

Los costes indirectos de estructura quedan en su mayor parte bajo las partidas presupuestarias genéricas del Ayuntamiento, aunque debemos imputar, al menos un **6%** de gastos correspondientes a gastos de infraestructuras, cocheras, oficinas, equipamiento informático, publicidad y otros.

6.3.6.- Beneficio industrial.

No se considera beneficio industrial.

6.3.7.- Inversión anual en infraestructuras.

El Ayuntamiento destinará una partida presupuestaria de 84.500 €/año, para obras de infraestructura relacionadas con la mejora del funcionamiento del servicio, a modo de ejemplo, eliminación de obstáculos en parada, señalización y corrección de radios de giro en esquinas, accesibilidad de peatones a parada, etc... Actuaciones deberán ser aprobadas y llevadas a cabo directamente por el Ayuntamiento.

6.3.8.- Resumen de costes y coste unitario km.

La explotación comercial de este modo de gestión directa por el propio Ayuntamiento tiene una ratio de coste kilométrico para el año base



de referencia de: **3,10 €/km**, según el siguiente cuadro resumen:

GESTIÓN DIRECTA por el AYUNTAMIENTO			
AÑO BASE	Costes		€/Km
	Total coste	%s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
4.1. Personal de Conducción	4.003.723,81 €	49,54%	
4.2. Resto de Personal	470.156,59 €	5,82%	
4.3. Material Móvil	2.974.230,08 €	36,80%	
4.3.1. Amortización y Financiación Autobuses	978.117,66 €		
4.3.2. Seguros	208.320,00 €		
4.3.3. Combustible, Lubricante y Aditivos	1.061.056,09 €		
4.3.4. Neumáticos	121.561,25 €		
4.3.5. Reparación y Mantenimiento	605.175,08 €		
4.4. Digitalización	176.522,00 €	2,18%	
Total costes Directos	7.624.632,48 €	94,34%	
4.5. Gastos Generales. Costes Indirectos 6%	457.477,95 €	5,66%	
Total costes de operación	8.082.110,43 €	100,00%	3,07 €
4.6. Beneficio Industrial 0%	0,00 €		
4.7. Inversión Anual en Infraestructuras	84.500,00 €		
TOTAL COSTES SERVICIO	8.166.610,43 €		3,10 €

Nota: No es de aplicación el IVA en los Costes del Servicio



6.4. Gestión Directa por Sociedad Mercantil Local (100% capital municipal). Costes de explotación.

Estudiaremos en este apartado los costes de la Gestión Directa mediante sociedad 100% de capital municipal.

Existe estudio reciente, de fecha abril de 2021, para la constitución de Sociedad Mercantil Local con la pretensión de prestar los Servicios de Residuos Sólidos Urbanos, Limpieza Viaria y Transporte Urbano, entre otros.

Esta sociedad se constituye con una estructura muy reducida, dado que la gestión operativa de estos servicios se contrataría a operador privado, por lo que no podemos hablar propiamente de una Gestión Directa.

El ahorro económico se circunscribe a disminución de Gastos Generales, del Beneficio Industrial y al IVA (el IVA no es de aplicación para la actividad de Transporte Público).

Los costes de funcionamiento del Servicio de transporte urbano desde una Sociedad Municipal con capital 100% municipal y gestión directa serían:

6.4.1. Personal de conducción.

Para el personal de conducción estimaremos que los costes serán equiparables a los de un operador privado, dada la flexibilidad para la contratación como personal laboral, de que dispone la sociedad, es decir:

89,62 conductores con un salario medio para 2022 de 34.657,80 €/año.

No obstante, la rigidez en los contratos temporales y en los horarios de jornada laboral, nos generarían un incremento de coste del 5%.

A lo anterior tenemos que incluirle el incremento de los tiempos de bajas laborales, estimado en un absentismo 50% superior al de los operadores privados.

Coste Total de Personal de Conducción = **3.603.773,66 €**



6.4.2.- Resto de personal

El personal necesario a adscribir al servicio, además del personal de conducción sería de 13 personas, al igual que en la gestión directa por el propio Ayto., se incorporan dos Auxiliares Administrativos, a la estructura anterior, para refuerzo de las tareas administrativas propias de la gestión societaria y un adjunto al Jefe de Servicio con formación Técnica en Ingeniería dado que ya no se contaría con la asistencia de los servicios técnicos municipales.

Con las siguientes categorías y con los costes similares al operador privado:

Jefe de Servicio	1	44.746,63	44.746,63 €
Técnico Adjunto Jefe Servicio	1	40.340,00	40.340,00 €
3 Inspectores	3	23.570,00	70.710,00 €
3 Auxiliares Administrativos	3	26.887,00	80.661,00 €
Oficial 1ª Talleres	1	24.887,00	24.887,00 €
Oficial 2ª Talleres	1	23.887,00	23.887,00 €
Oficial 3ª Talleres	1	23.287,00	23.287,00 €
Engrasador-Lavacoches	1	22.887,00	22.887,00 €
Atención al Cliente	1	26.887,00	26.887,00 €
		Coste Resto Personal.....	358.292,63 €

Lo que hace un total de costes de personal de:

3.603.773,66 € + 358.292,63 € = 3.962.066,29 €



6.4.3. Material móvil.**6.4.3.1. Amortización y financiación de autobuses**

Las condiciones fijadas para la amortización técnica de los autobuses son iguales en la gestión directa municipal, y por consiguiente esta partida de costes no varía.

Sólo hacer aquí la observación de que el Ayuntamiento tendrá que dotar al presupuesto de la Sociedad Municipal de capital por importe de 11.200.000.- €, para compra de autobuses en el primer año.

COSTE FLOTA AUTOBUSES	
Valor adquisición vehículo	350.000,00 €
Nro. Vehículos	32
Inversión Total Flota	11.200.000,00 €
Vida útil	14 años
Periodo de Amortización	14 años
Valor residual	0,00 €
Tipo de Interes	3%
Total Amortización/Financiación	978.117,66 €

6.4.3.2.- Coste de seguros

Se estima igual coste en la gestión de sociedad municipal.

COSTE SEGUROS AUTOBUSES	
Coste Unitario Seguro	6.510,00 €
Nro. Vehículos	32
Total Coste Seguros	208.320,00 €



6.4.3.3.- Coste de combustible, lubricante y aditivos

Dada la gran volatilidad en los precios de combustibles y lubricantes se hace necesaria la gestión de compras muy ágil, por lo que sometido esto a la contratación pública de la Sociedad Municipal encarecerá estos suministros en un porcentaje estimado del 10%.

6.4.3.4.- Coste de neumáticos

Idem. Anterior capítulo.

6.2.3.5.- Coste de reparación y mantenimiento.

Se estiman los costes de mantenimiento de la flota de vehículos en base al coste medio ponderado correspondiente a la producción anual en kms/año.

En las instalaciones municipales se realizará el mantenimiento preventivo ordinario, subcontratando el mantenimiento específico y correctivo, esto incrementará este capítulo en un 15% con relación a la gestión por operador privado.

6.2.4. Digitalización del servicio

La digitalización del servicio de transporte ha sido objeto de la solicitud de subvención de fondos europeos, por considerarse conjuntamente con la electrificación de la flota, principal objetivo de mejora de un servicio público de movilidad. Ayuda condicionada a tener Licitados los Contratos antes de Abril del 2022.

El coste se considera equivalente en cualquier modo de gestión, aunque con la observación de que con la gestión directa se ha de dotar al presupuesto de la nueva Sociedad para la inversión de 1.445.000.- € también en el primer año.



6.4.5.- Gastos Generales.

Se incluyen bajo este concepto, costes indirectos de estructura, personal y materiales, y gastos generales.

Igualmente se incluyen gastos de infraestructura cocheras, talleres, oficina y oficina atención al público y cualquier otra que se requiera para el buen funcionamiento del servicio

Para la Sociedad Municipal debemos imputar, al menos un 13% de gastos.

6.4.6.- Beneficio industrial.

No se considera beneficio industrial.

6.4.7.- Inversión anual infraestructuras.

La Sociedad Municipal destinará una partida presupuestaria de 84.500 €/año, para obras de infraestructura relacionadas con la mejora del funcionamiento del servicio, a modo de ejemplo, eliminación de obstáculos en parada, señalización y corrección de radios de giro en esquinas, accesibilidad de peatones a parada, etc... Actuaciones deberán ser aprobadas por el Ayuntamiento y llevadas a cabo mediante contrato de obras por la Sociedad.

6.4.8.- Resumen de costes y coste unitario KM.

La explotación comercial de este modo de gestión tiene una ratio de coste kilométrico para el año base de referencia de: **3,09 €/km**, según el siguiente cuadro resumen:



GESTIÓN DIRECTA por SOCIEDAD MERCANTIL LOCAL			
AÑO BASE	Costes		€/Km
	Total coste	%s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
4.1. Personal de Conducción	3.603.773,66 €	44,84%	
4.2. Resto de Personal	358.292,63 €	4,46%	
4.3. Material Móvil	2.974.230,08 €	37,00%	
4.3.1. Amortización y Financiación Autobuses	978.117,66 €		
4.3.2. Seguros	208.320,00 €		
4.3.3. Combustible, Lubricante y Aditivos	1.061.056,09 €		
4.3.4. Neumáticos	121.561,25 €		
4.3.5. Reparación y Mantenimiento	605.175,08 €		
4.4. Digitalización	176.522,00 €	2,20%	
Total costes Directos	7.112.818,37 €	88,50%	
4.5. Gastos Generales. Costes Indirectos 13%	924.666,39 €	11,50%	
Total costes de operación	8.037.484,76 €	100,00%	3,05 €
4.6. Beneficio Industrial 0%	0,00 €		
4.7. Inversión Anual en Infraestructuras	84.500,00 €		
TOTAL COSTES SERVICIO	8.121.984,76 €		3,09 €

Nota: No es de aplicación el IVA en los Costes del Servicio.

La gestión directa mediante Organismo Autónomo o mediante Entidad pública empresarial las hemos asimilado en cálculo de costes a la gestión directa mediante Sociedad Mercantil Local 100% capital municipal.



6.5. Gestión Directa por Sociedad Pública Mixta (>50% capital municipal). Costes de explotación.

Estudiaremos en este apartado los costes de la Gestión Directa mediante sociedad MIXTA con capital público mayoritario (obligatoriamente la participación pública debe de ser mayoritaria).

Esta sociedad participada por Operador Privado, en minoría, tiene la consideración de Sociedad Pública a efectos legales, presupuestarios y de contratación.

La elección del operador privado debe de obedecer a un procedimiento de Licitación Pública y de las condiciones económicas de esta licitación derivarán en gran medida los costes del servicio. **La Licitación para la elección del socio privado haría imposible cumplir el plazo requerido para la obtención de los Fondos Europeos, abril del 2022.**

La fórmula de gestión de sociedad mixta con operador privado se suele dar en servicios como el agua potable, donde las cuentas de resultados suelen arrojar beneficio, y donde las aportaciones de capital público del Ayuntamiento se cubren con la red de infraestructuras de agua y saneamiento.

En nuestro caso la aportación de capital público a la sociedad (que debe de ser superior al 50%) se deberá realizar con fondos propios municipales, dado que el Transporte Público no dispone de infraestructura a aportar y además se trata de un servicio claramente deficitario y por consiguiente carente de beneficios vía cuenta de resultados.

Ante lo anterior para la participación de socio privado se requerirá establecer una retribución, habitualmente en concepto de “know how” que será equivalente al 3 % de los costes de explotación. (importe que finalmente resulte de la oferta adjudicataria)

Para los costes operativos se parte también de los ratios de gestión indirecta con las particularidades siguientes:

6.5.1. Personal de conducción

Para el personal de conducción estimaremos que los costes serán equiparables a los de un operador privado, dada la flexibilidad para la contratación como personal laboral, de que dispone la sociedad, es decir:

89,62 conductores con un salario medio para 2022 de 34.657,80 €/año.



No obstante, también la rigidez en los contratos temporales y en los horarios de jornada laboral, (se trata de una Sociedad Pública) nos generarían un incremento de coste del 5%.

A lo anterior tenemos que incluirle el incremento de los tiempos de bajas laborales, estimado en un absentismo 50% superior al de los operadores privados.

Esto nos da un coste de personal de:

$89.62 \text{ conductores} * 34.657,80 \text{ €/año} * 1,05 = 3.261.333,63 \text{ €}$

Considerando el absentismo laboral

Coste Total de Personal de Conducción = $1,105 * 3.261.333,63 \text{ €} = 3.603.773,67 \text{ €}$

6.5.2.- Resto de personal

El personal necesario a adscribir al servicio, además del personal de conducción sería de 13 personas, al igual que en la gestión directa por el propio Ayto. y de la Sociedad Municipal, se incorporan dos Auxiliares Administrativos, a la estructura anterior, para refuerzo de las tareas administrativas propias de la gestión societaria y un adjunto al Jefe de Servicio con formación Técnica en Ingeniería.

Con las siguientes categorías y con los costes similares al operador privado y sin aplicar absentismo:



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE ASESORAMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

Jefe de Servicio	1	44.746,63	44.746,63 €
Técnico Adjunto Jefe Servicio	1	40.340,00	40.340,00 €
3 Inspectores	3	23.570,00	70.710,00 €
3 Auxiliares Administrativos	3	26.887,00	80.661,00 €
Oficial 1ª Talleres	1	24.887,00	24.887,00 €
Oficial 2ª Talleres	1	23.887,00	23.887,00 €
Oficial 3ª Talleres	1	23.287,00	23.287,00 €
Engrasador-Lavacoches	1	22.887,00	22.887,00 €
Atención al Cliente	1	26.887,00	26.887,00 €
	Coste Resto Personal.....		358.292,63 €

Lo que hace un total de costes de personal de:

3.603.773,67 €+ 358.292,63 € = 3.962.066,30 €



6.5.3. Material móvil.

6.5.3.1. Amortización y financiación de autobuses

Las condiciones fijadas para la amortización técnica de los autobuses son iguales en la gestión directa municipal, y por consiguiente esta partida de costes no varía.

Sólo hacer aquí la observación de que el Ayuntamiento tendrá que aportar a la Sociedad Pública Mixta un capital por importe superior al 50% de **11.200.000.- €**, para compra de autobuses en el primer año.

COSTE FLOTA AUTOBUSES	
Valor adquisición vehículo	350.000,00 €
Nro. Vehículos	32
Inversión Total Flota	11.200.000,00 €
Vida útil	14 años
Periodo de Amortización	14 años
Valor residual	0,00 €
Tipo de Interes	3%
Total Amortización/Financiación	978.117,66 €

6.5.3.2.- Coste de seguros

Se estima igual coste en la gestión de sociedad pública mixta.

COSTE SEGUROS AUTOBUSES	
Coste Unitario Seguro	6.510,00 €
Nro. Vehículos	32
Total Coste Seguros	208.320,00 €



6.5.3.3.- Coste combustible, lubricante y aditivos

Dada la gran volatilidad en los precios de combustibles y lubricantes se hace necesaria la gestión de compras muy ágil, por lo que sometido esto a la contratación pública de la Sociedad Pública Mixta encarecerá estos suministros en un porcentaje estimado del 5%.

6.5.3.4.- Coste de neumáticos

Idem. Anterior capítulo.

6.5.3.5.- Coste de reparación y mantenimiento

Se estiman los costes de mantenimiento de la flota de vehículos en base al coste medio ponderado correspondiente a la producción anual en kms/año.

En las instalaciones propias se realizará el mantenimiento preventivo ordinario, subcontratando el mantenimiento específico y correctivo, esto incrementará este capítulo en un 10% con relación a la gestión indirecta.

6.5.4. Digitalización del servicio

La digitalización del servicio de transporte ha sido objeto de la solicitud de subvención de fondos europeos, por considerarse conjuntamente con la electrificación de la flota, principal objetivo de mejora de un servicio público de movilidad.

El coste se considera equivalente en cualquier modo de gestión, aunque con la observación de que con la gestión directa se ha de dotar al presupuesto de la nueva Sociedad para la inversión de 1.445.000.- € también en el primer año.



6.5.5.- Gastos Generales.

Se incluyen bajo este concepto, costes indirectos de estructura, personal y materiales, y gastos generales.

Igualmente se incluyen gastos de infraestructura cocheras, talleres, oficina y oficina atención al público y cualquier otra que se requiera para el buen funcionamiento del servicio

Para la Sociedad Pública Mixta debemos imputar, al menos un 13% de gastos.

6.5.6.- Beneficio industrial.

No se aplica beneficio industrial, pero como retribución al socio privado y a cambio de su aportación “know how” u otros conceptos se estima en aproximadamente el 3% sobre los costes de explotación.

6.5.7.- Inversión anual en infraestructuras.

La Sociedad Pública Mixta destinará una partida presupuestaria de 84.500 €/año, para obras de infraestructura relacionadas con la mejora del funcionamiento del servicio, a modo de ejemplo, eliminación de obstáculos en parada, señalización y corrección de radios de giro en esquinas, accesibilidad de peatones a parada, etc... Actuaciones deberán ser aprobadas por el Ayuntamiento y llevadas a cabo directamente mediante contratos de obras por la Sociedad.

6.5.8.- Resumen de costes y coste unitario KM.

La explotación comercial de este modo de gestión tiene una ratio de coste kilométrico para el año base de referencia de: **3,14 €/km**, según el siguiente cuadro resumen:



GESTIÓN DIRECTA por SOCIEDAD PÚBLICA MIXTA			
AÑO BASE	Costes		€/Km
	Total coste	%s Total	
Costes de Operación			
Costes directos			
4.1. Personal de Conducción	3.603.773,66 €	45,35%	
4.2. Resto de Personal	358.292,63 €	4,51%	
4.3. Material Móvil	2.894.162,79 €	36,42%	
4.3.1. Amortización y Financiación Autobuses	978.117,66 €		
4.3.2. Seguros	208.320,00 €		
4.3.3. Combustible, Lubricante y Aditivos	1.012.826,27 €		
4.3.4. Neumáticos	116.035,74 €		
4.3.5. Reparación y Mantenimiento	578.863,12 €		
4.4. Digitalización	176.522,00 €	2,22%	
Total costes Directos	7.032.751,08 €	88,50%	
4.5. Gastos Generales. Costes Indirectos 13%	914.257,64 €	11,50%	
Total costes de operación	7.947.008,72 €	100,00%	3,02 €
4.6. Pago "know how" 3%	238.410,26 €		
4.7. Inversión Anual en Infraestructuras	84.500,00 €		
TOTAL COSTES SERVICIO	8.269.918,98 €		3,14 €

Nota: No es de aplicación el IVA en los Costes del Servicio.

No se han contabilizado aquí los costes fiscales a asumir por la sociedad.



6.6. Resumen comparativo.

Analizados los distintos modos de gestión y su aplicación económica, del primer año, al caso concreto del nuevo Servicio de Transporte Urbano de Torreveja, los resumimos en el siguiente cuadro comparativo:

MODOS DE GESTIÓN	GESTION INDIRECTA	DIRECTA AYUNTAMIENTO	DIRECTA SOCIEDAD LOCAL	DIRECTA SOCIEDAD MIXTA
Costes de Operación				
Personal de Conducción	3.323.313,61	4.003.723,81	3.603.773,66	3.603.773,66
Resto Personal	260.269,83	470.156,59	358.292,63	358.292,63
Material Móvil	2.787.783,54	2.974.230,08	2.974.230,08	2.894.162,79
Digitalización	176.522,00	176.522,00	176.522,00	176.522,00
COSTES DIRECTOS	6.547.888,98 €	7.624.632,48 €	7.112.818,37 €	7.032.751,08 €
COSTES INDIRECTOS	851.225,57 €	457.477,95 €	924.666,39 €	914.257,64 €
Beneficio Industrial/know how	443.946,87 €	0,00 €	0,00 €	238.410,26 €
Infraestructuras	84.500,00 €	84.500,00 €	84.500,00 €	84.500,00 €
TOTAL COSTES DEL SERVICIO	7.927.561,42 €	8.166.610,43 €	8.121.984,76 €	8.269.918,98 €
Coste €/km	3,01 euros/km	3,10 euros/km	3,09 euros/km	3,14 euros/km

Aquí vemos que los costes calculados para el inicio del servicio son mas bajos para la Gestión Indirecta que para el resto de modos de Gestión Directa.

Varían fundamentalmente los costes de personal, costes indirectos y beneficio industrial, aunque las diferencias son de pequeña magnitud en la ratio coste/km (alrededor del 4%).

Ahora bien, esto debe complementarse con los datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (pag.16 de esta Memoria), donde en la comparación de las ciudades, con servicios en funcionamiento, se concluye que las diferencias de costes entre gestión directa y gestión indirecta son de media superiores al 28%, más bajos siempre para la gestión indirecta.



La explicación la encontramos en cómo evolucionan los servicios en función de los mecanismos de **control de la gestión** y en quien recae el **riesgo operacional**.

Hemos de señalar que, para este tipo de servicio, tremendamente dinámico, lo realmente importante es su evolución a lo largo de los años y quien asume los riesgos operativos/económicos de las posibles desviaciones presupuestarias y de posible bajada de la calidad de servicio.

La disminución de la calidad del servicio, de concurrir, vendría acompañada de una bajada de ingresos por el menor número de pasajeros transportados.

Control de la gestión y riesgo operacional

En la Gestión Indirecta el control económico y de calidad del servicio es EXTERNO.

En el Pliego de Condiciones, que forma parte del contrato, se establecen unos parámetros de calidad, y de número de pasajeros transportados, que en el caso de variación repercutirían sobre el beneficio del operador.

Igualmente, **la aportación municipal al desequilibrio del servicio, se puede acotar trasladando el riesgo operacional al operador privado** y el endeudamiento de la empresa operadora no afecta al nivel de endeudamiento del Ayuntamiento.

En la Gestión Directa, el control económico y de calidad es INTERNO, y por consiguiente mucho menos exigente.

Bien se haga desde el Dpto. de Transportes en el caso de gestión por el propio Ayuntamiento, o bien por el Consejo de Administración en el caso de Sociedades Públicas, no existen mecanismos eficaces de control, como es el caso del Pliego de Condiciones de la Gestión Indirecta, para evitar el incremento de costes y la disminución de calidad del servicio.

En la Gestión Directa, el riesgo económico/operacional lo asume íntegramente el Ayuntamiento (en la sociedad mixta parcialmente) y el endeudamiento forma parte de la ratio de endeudamiento municipal.



Por último, debemos considerar que la Gestión Indirecta tiene un horizonte temporal de 10 años, con lo que al llegar al final del mismo, y con una nueva licitación, se replantean las características del servicio, se asumen nuevas tecnologías y los costes del mismo se someten a un procedimiento de oferta entre Operadores Especializados.

En el caso de la Gestión Directa, el servicio no dispone de este mecanismo de regeneración y puede estar abocado a una degradación continuada.

7. Conclusiones

De lo hasta aquí indicado podemos destacar lo siguiente:

El modo de Gestión Directa del servicio se da como norma general en Ayuntamientos con un tamaño grande o muy grande y donde sea posible la creación de una estructura administrativa y técnica, destinada al transporte, que sea suficiente para la gestión del servicio.

- La Gestión Directa requiere la creación de un Servicio específico, de un Organismo Autónomo o de una Sociedad Mixta/Pública para encomendar el mismo, en el caso de sociedad mixta sería necesario además un procedimiento para la adjudicación/selección del socio privado.
- Por el contrario, para la Gestión Indirecta, mediante Concesión de Servicio, tan sólo es necesario una dotación presupuestaria, ya se dispone, y procedimiento de contratación mediante Concurso Público con libre concurrencia de licitadores.
- Desde el punto de vista económico el modo de Gestión Directa/pública no se encuentra en ventaja frente a la Gestión Indirecta/privada, más bien al contrario, según los datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (pag.15 y 16 de esta memoria).
- Haciendo la proyección de costes del servicio para el Nuevo Proyecto de Transporte Urbano, y para los distintos modos de gestión, se repite esta conclusión, resultando que la gestión indirecta es mas económica que cualquiera de las modalidades de gestión directa y aunque las diferencias no son importantes en el inicio del servicio, con el transcurrir de los años se acentúan por los mecanismos de control y asunción del riesgo operacional con que cuenta cada modo de gestión.
- Así en los modos de Gestión Directa el control de la gestión es interno y el riesgo operacional/económico lo asume íntegramente el Ayuntamiento. (parcial en la Sociedad Mixta)
- Las ayudas solicitadas de Fondos Europeos están condicionadas a tener publicados los procedimientos antes del 30 de abril del 2022 (condición en Artículo 39 punto 2 de la Orden TMA/892/2021 que regula la convocatoria), la elección de cualquiera de los modos de Gestión Directa nos llevaría a la renuncia de estos Fondos Europeos por importe cercano a 3,8 millones de euros.



- En PMUS 2019 se establecen las propuestas para el transporte urbano, entre las que se encuentran:
 - Nueva configuración de la red (ya realizado en Nuevo Proyecto)
 - Establecimiento de tres intercambiadores (idem.)
 - Horario mas amplio de servicio y menor frecuencia de paso (idem.)
 - Aumento de paradas, mejora información y de la accesibilidad (idem. y solicitados Fondos Europeos)
 - Sistema de Ayuda a la Explotación SAE (idem. y solicitados Fondos Europeos)
 - Nuevos autobuses Eléctricos e Híbridos (idem. y solicitados Fondos Europeos compra autobuses eléctricos)
 - Aplicación APP del servicio (a requerir en Pliego de Condiciones)
 - Nuevo sistema tarifario con bonificaciones para colectivos. (propuesto en Nuevo Proyecto).
 - Introducción de carriles bus y prioridad semafórica. (recogido en Nuevo Proyecto y solicitados Fondos Europeos).
 - **Se recomienda el modelo de Concesión como modelo de explotación (pag. 61 apartado c del Plan de Acción)**

De lo anterior NO se considera conveniente para los intereses del Ayuntamiento de Torrevieja cualquiera de los modos de gestión directa, por parte del propio Ayuntamiento, mediante una Entidad Pública Empresarial, Organismo Autónomo, Sociedad Mercantil Local o Sociedad Pública Mixta, resultando un servicio más costoso económicamente y siendo necesaria la renuncia a los Fondos Europeos solicitados.

Es cuanto ponen en conocimiento de la Corporación, la cual, con su mejor criterio decidirá al respecto

Torrevieja a 4 de enero del 2021



Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal

Fdo. Francisco García Sánchez

Director General de Urbanismo, Proyecto e Infraestructuras y Servicios Básicos

Fdo. Víctor Costa Mazón

Director General de Economía, Hacienda, Empleo y Juventud

Fdo. Juan Carlos Carmona Triviño

Ingeniero Industrial

Fdo. Jesús Moreno Luzón

