

MEMORIA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LOS PROCEDIMIENTOS TENDENTES A DETERMINAR LA SUBSIGUIENTE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE USO GENERAL ZONAL DE COMPETENCIA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

A.1. ANTECEDENTES

La red de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general del Consorcio de Transportes de Asturias está formada, fundamentalmente, por los siguientes 51 contratos zonales de concesión de gestión de servicio público:

Concesión	Denominación - Municipios atendidos	Empresa contratista	NIF
Z-0002	Aller	Autos Río Negro SL	B33020140
Z-0004	Aller	Pérez Rodríguez El Cartero SL	B74027525
Z-0007	Carreño y Gijón	Autos Xavina SL	B33684572
E-0013	Llanera, Nava, Noreña, Oviedo, Piloña, Sariego, Siero y Villaviciosa	La Fresneda 2025 UTE	U75693283
Z-0024	Grado, Oviedo, Proaza y Santo Adriano	Autos Jano SL	B33346990
Z-0026	Gijón y Villaviciosa	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-0028	Avilés, Carreño, Castrillón, Corvera de Asturias, Gijón, Pravia, Salas y Soto del Barco	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-0030	Noreña, Oviedo y Siero	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-0031	Avilés, Castrillón y Corvera de Asturias	Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés SA	A33000407
Z-0032	Allande, Cangas del Narcea e Ibias	Busnarcea SL	B33403734
Z-0037	Grado, Oviedo y Yernes y Tameza	Autocares Jesús Manuel Álvarez Álvarez SL	B74287657
Z-0046	Cabranes, Colunga, Piloña y Villaviciosa	Autocares Cabranes SL	B33057910
Z-0052	Avilés, Castrillón, Corvera de Asturias e Illas	Villa Excursiones SA	A33237967
Z-0057	Tineo y Valdés	Autobuses de Tineo SL	B33668765
Z-0068	Oviedo y Siero	Rotratour SL	B33460320
Z-0073	Corvera De Asturias, Llanera, Oviedo, Regueras (Las) y Siero	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-0075	Bimenes, Gijón, Langreo, Llanera, Noreña y Siero	Autos Sama SA	A33612961
Z-0081	Oviedo y Ribera de Arriba	Rotratour SL	B33460320
Z-0084	Avilés, Carreño, Corvera de Asturias, Gijón, Langreo, Laviana, Llanera, Noreña, San Martín del Rey Aurelio y Siero	Autocares Mariano SL	B33640376
Z-0091	Cabrales, Cangas de Onís, Caravia, Colunga, Llanes, Nava, Noreña, Onís, Oviedo, Parres, Peñamellera Alta, Peñamellera Baja, Piloña,	Automóviles Luarca SAU	A33602608

	Ribadedeva, Ribadesella, Sariego, Siero y Villaviciosa		
Z-0092	Allande, Tineo y Valdés	Automóviles Garrido SL	B33057225
Z-0094	Avilés y Gozón	Villa Excusiones SA	A33237967
Z-0097	Avilés, Carreño, Castrillón, Corvera de Asturias, Gijón, Llanera, Oviedo, Siero y Soto del Barco	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-0098	Boal, Coaña, Grandas de Salime, Illano, Navia y Pesoz	Luarca Bus SL	B27317817
Z-0099	San Martín De Oscos, Santa Eulalia de Oscos, Vegadeo y Villanueva de Oscos	Ibias Tours SL	B33550666
Z-0101	Gijón y Villaviciosa	Pedro Pablo Álvarez García SLU	B52560695
Z-0102	Valdés	José Manuel Fernández SL	B33550492
Z-0103	Gijón	Autocares Medina SL	B33624453
Z-0104	Bimenes, San Martín del Rey Aurelio y Siero	Asturiana de Turismo SA	A33057886
Z-0106	Colunga, Piloña y Villaviciosa	Autocares Costa Verde SA	A33041203
Z-0108	Mieres y San Martín del Rey Aurelio	Transportes Zapico SL	B33083114
Z-0110	Gijón, Nava, Noreña y Siero	Autocares Mariano SL	B33640376
Z-0111	Avilés, Candamo, Castrillón, Grado e Illas	Casablanca Bus SL	B74045154
Z-0112	Pravia, Salas y Valdés	Autos Mallecina SL	B74401423
Z-0118	Grado, Pravia y Salas	Autocares Corias SL	B74048356
Z-0124	Grado y Yernes y Tameza	Suárez Uranga SL	B74100330
Z-0129	Bimenes, Langreo, San Martín del Rey Aurelio y Siero	Autobuses de Langreo SL	B33000126
Z-0130	Langreo, San Martín del Rey Aurelio y Laviana	Autobuses de Langreo SL	B33000126
Z-0132	Bimenes, Cabranes, Langreo, Nava, San Martín del Rey Aurelio y Sariego	Transportes Bimenes SL	B33028499
Z-0133	Cabranes, Nava, Piloña y Villaviciosa	Viajes Camás SL	B33534363
Z-0201	Avilés, Carreño y Corvera de Asturias	Villa Excusiones SA	A33237967
Z-0203	Aller, Avilés, Carreño, Castrillón, Corvera de Asturias, Gijón, Langreo, Lena, Llanera, Mieres, Noreña, Oviedo, Ribera de Arriba y Siero	Ebrobus SLU	B78571957
Z-0204	Parres y Piloña	José Díaz Díaz SL	B33339755
Z-0205	Tuilla-Langreo-La Nueva	Coalla Rodríguez Dimas	71621049S
Z-0206	Aller, Langreo, Lena, Mieres, Morcín, Oviedo, Proaza, Quirós, Ribera de Arriba, Riosa, Santo Adriano y Teverga	Transportes Bimenes SL	B33028499

Z-0502	Taramundi y Vegadeo	Empresa Acebras Rico SL	B33550427
Z-0503	Aller, Caso, Langreo, Laviana, Oviedo, Ribera de Arriba, San Martín del Rey Aurelio, Siero y Sobrescobio	Transportes Zapico SL	B33083114
Z-3335	Allande, Cangas Del Narcea, Degaña e Ibias	Busnarcea SL	B33403734
Z-3340	Amieva, Cangas de Onís y Ponga	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-3376	Allande, Avilés, Belmonte de Miranda, Cangas de Onís, Cangas del Narcea, Caravia, Carreño, Castrillón, Castropol, Coaña, Colunga, Corvera de Asturias, Cudillero, Franco (El), Gijón, Grado, Grandas de Salime, Llanera, Muros de Nalón, Navia, Noreña, Oviedo, Parres, Pesoz, Pravia, Regueras (Las), Ribadesella, Salas, Sariego, Siero, Soto del Barco, Tapia de Casariego, Tineo, Valdés, Vegadeo, Villaviciosa y Villayón	Automóviles Luarca SAU	A33602608
Z-3377	Belmonte De Miranda, Carreño, Gijón, Gozón, Grado, Lena, Llanera, Mieres, Oviedo, Regueras (Las), Ribera de Arriba, Salas, Siero y Somiedo	Automóviles Luarca SAU	A33602608

Esta red atravesó una importante crisis en el Principado de Asturias a raíz de la recesión económica del año 2008, momento en que se produjo una importantísima pérdida de viajeros que puso en cuestión la propia continuidad de buena parte de los servicios de transporte público colectivo que se estaban prestando, razón por la cual el Consorcio de Transportes de Asturias puso en marcha una nueva solución que permitió garantizar una coordinación entre los servicios regulares de uso general, destinados hasta entonces únicamente al desplazamiento de los usuarios generales de las líneas regulares, y los de uso especial destinados al transporte gratuito de escolares, hasta entonces sufragados como servicios independientes y ajenos al resto de las necesidades de movilidad en sus respectivas zonas de prestación.

Esta actuación fue dirigida a mantener las líneas regulares de transporte de viajeros de uso general con muy pocos viajeros, que eran, además, ocasionales y en decrecimiento, incluyendo la red paralela de transportes de uso especial destinada a atender únicamente las necesidades de desplazamiento del alumnado con derecho a gratuidad en el transporte, máxime cuando los vehículos contratados circulaban cada vez más con una menor ocupación, a cambio de la percepción de un precio de mercado.

Además, hubo que tener en cuenta la entrada en vigor 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 adelante ReglamentoCE1370), y la desaparición de los derechos de preferencia para la prestación de los servicios regulares de viajeros de uso especial (transporte escolar) a las empresas operadoras de aquellos servicios de transporte público regular de viajeros de uso general en los que se cumplieran determinadas condiciones de coincidencia, derechos que dejaron de resultar aplicables al ser derogado el artículo 108 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT), por resultar incompatibles con el derecho comunitario al tratarse de unos derechos exclusivos no determinados en el marco de un contrato de servicio público.

Es por todo ello por lo que, en aquellas fechas, se procedió a la reconsideración del sistema de transporte en su conjunto, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 4 de la Ley 16/1987, de

30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), considerado básico por el Tribunal Constitucional, cuando señala que "la eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos", y la única alternativa viable para garantizar el mantenimiento de una red suficiente de transporte público regular de viajeros de uso general pasaba por unificar en un mismo contrato las obligaciones de servicio público derivadas del transporte de toda la población en general, dimensionando estos transportes para asegurar el desplazamiento de los que eran hasta entonces sus únicos usuarios, pero también el del alumnado de los centros educativos dependientes del Principado de Asturias, que tenían la ventaja de disponer de recursos públicos específicos ya asignados para garantizar la cobertura de los costes de su desplazamiento en vehículos de transporte público colectivo compatibles con la otra demanda.

Y así, se procedió al otorgamiento de concesiones zonales previstas en la LOTT, con las que fue posible consolidar los derechos exclusivos a otorgar en determinadas zonas en un único operador, logrando así que fueran viables las compensaciones económicas previstas, al incorporar las ya existentes para los transportes escolares, y además obteniendo importantes mejoras en materia de frecuencia, accesibilidad, imagen y seguridad de la flota.

Esta solución fue adoptada por un acuerdo del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Asturias de 28 de julio de 2009, que tuvo en cuenta que las expediciones incluidas en las concesiones zonales que estuvieran vinculadas a algún servicio de uso especial deberían cumplir las siguientes condiciones:

1. Reservar en todo caso el número de plazas necesarias para atender a los viajeros de uso especial, alumnado de los centros docentes, en la parte delantera del vehículo.
2. Los demás viajeros deberán acomodarse en el resto de las plazas libres, y abonar la tarifa autorizada en la concesión zonal o utilizar alguna tarjeta multiviaje del Consorcio de Transportes de Asturias admitida en la misma.
3. Los itinerarios y paradas del servicio de uso especial podrán ser adaptados a las necesidades generales, con la limitación de no poder ocasionar ningún retraso ni aumento de recorrido a los viajeros de uso especial, salvo autorización expresa y por escrito del órgano competente para la contratación de este servicio.
4. Las características técnicas de los vehículos y la prestación de los servicios se ajustarán en todo caso a la normativa vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial y, en su caso, a la de seguridad en el transporte escolar y de menores.

Habiendo sido adjudicadas la mayor parte de las concesiones zonales el 30 de noviembre de 2009 por un plazo inicial de 10 años, los efectos obtenidos en plena crisis económica se pueden catalogar como óptimos desde el punto de vista del interés público, toda vez que supuso incorporar a disposición de los habitantes de las diferentes zonas del Principado de Asturias, especialmente de las rurales con peores condiciones de movilidad, un importantísimo número de nuevas expediciones de las que hasta entonces no podían disponer y, con horarios adaptados a sus necesidades de desplazamiento.

Llegado el vencimiento de la duración inicial de estos contratos, durante el año 2019, previa una exhaustiva tramitación que incluyó la información pública pertinente, estos contratos fueron prorrogados por 5 años adicionales, dentro del margen previsto por el Reglamento CE1370, plazo que finalizó en diciembre de 2024.

A raíz de esta prórroga y durante su plazo de vigencia ampliado, estos contratos han padecido la situación derivada de la crisis del COVID-19, durante los años 2020 y siguientes, que ha afectado en buena medida a sus condiciones de prestación y a su régimen económico, resultando inaplazable proceder a la licitación de nuevos contratos, por lo que publicó el trámite

de publicidad previa en el artículo 7.2 del RCE1370/2007 en el Diario Oficial de la Unión Europea el 28 de agosto de 2024, con el número de publicación de anuncio 516327-2024, habiendo transcurrido el periodo mínimo de doce meses el 28 de agosto de 2025.

A.2. PROCEDENCIA DEL ESTABLECIMIENTO

La LTMS establece en su artículo 39 que los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, en el presente caso de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, que ha establecido en el artículo 4 de la Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias (en adelante LCTA), que éste ejercerá sobre el transporte público regular colectivo de viajeros, que circule por toda clase de vías, cualquiera que sea la titularidad de éstas, las competencias que corresponden o le sean transferidas o delegadas al Principado de Asturias y las que corresponden a los Concejos que se hayan integrado, y, entre ellas, la tramitación y resolución de las autorizaciones y concesiones de su competencia.

El artículo 40 de la LTMS prevé que la prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se realizará por la empresa a la que el Consorcio de Transportes de Asturias o el concejo competente, según se trate de transportes interurbanos o urbanos, adjudique el correspondiente contrato, y que, en lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea, la gestión de estos servicios se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación.

El artículo 44 de la citada LTMS señala que la creación de nuevos servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general interurbanos tendrá lugar previo cumplimiento de determinados trámites, pero finaliza señalando que los trámites previstos en los apartados anteriores no serán necesarios cuando se trate de un transporte que ya se viniera prestando con anterioridad y que fuera necesario adjudicar en un nuevo contrato por haberse extinguido el preexistente, siempre que los tráficos a atender fueran sustancialmente los mismos, debiendo garantizarse en todo caso la continuidad en la prestación del servicio.

Tratándose, por lo tanto, de la licitación de servicios que ya venían siendo atendidos en contratos preexistentes, la procedencia del establecimiento del servicio está suficientemente motivada por la mera necesidad de su continuidad, exigida por la propia LTMS.

A.3. CONTENIDO DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Siendo la situación descrita la de resultar necesario el inicio de los expedientes de contratación de estos servicios, debe aplicarse la previsión del artículo 44 de la LTMS, conforme a la cual, cuando fuera necesario adjudicar en un nuevo contrato por haberse extinguido el preexistente, siempre que los tráficos a atender fueran sustancialmente los mismos, deberá abrirse un proceso de participación pública y una fase de alegaciones que deberán ser evaluadas, remitiéndose la oportuna respuesta a las partes interesadas, por lo que se somete a la participación pública la siguiente información relativa a la licitación de los nuevos contratos, que se prevé realizar bajo las siguientes premisas:

- Mantenimiento del régimen de contratos zonales, en aplicación de lo previsto en los artículos 63 a 65 de la LTMS, a fin de garantizar el mantenimiento del nivel de servicio actualmente existente, especialmente en las zonas rurales, gracias al aprovechamiento del uso compartido de los transportes escolares, por lo que en el plan de explotación para las zonas incluidas en cada contrato se contendrán los transportes públicos regulares de viajeros de uso general y los transportes públicos regulares de viajeros destinados al desplazamiento del alumnado a los centros educativos dependientes del Principado de Asturias que la empresa contratista deba realizar, especificando los transportes que

habrán de prestarse y sus condiciones básicas de prestación, determinándose, en su caso, la posibilidad de realizar otros transportes además de los expresamente previstos, así como la posibilidad de agrupar en unas mismas expediciones a viajeros de ambas categorías, siempre teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios, la estructura de los transportes que se integren en el contrato y las exigencias de la ordenación territorial, procurando obtener el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles, evitar desplazamientos de los vehículos en vacío o con muy baja ocupación, e incrementar la oferta de transporte regular de uso general disponible, fundamentalmente en las zonas rurales o de baja densidad de población.

- Consolidación de los servicios recuperados con posterioridad a la crisis del COVID-19, garantizando su mantenimiento y su futura y continua adaptación a la evolución de la demanda de cada contrato, actualmente en claro crecimiento debido a la política tarifaria desarrollada en los últimos años con la plataforma CONECTA.
- Generación de sinergias y eliminación de desatenciones derivadas de duplicidades de la red, eliminando como regla general las prohibiciones de tráfico y agrupando en un mismo contrato los servicios integrados en varios que actualmente se vengan atendiendo en una unidad de prestación que resulte de interés mantener para una mejor prestación de los mismos.
- Plena garantía de mantenimiento de los derechos consolidados por el personal laboral de las actuales empresas concesionarias, incluso en caso de cambio de contratista.
- Previsión de supuestos de naturaleza eventual y catastrófica que pudieran comprometer la prestación de los servicios en el futuro, garantizando la viabilidad económica y el mantenimiento del empleo en momentos de escasa o nula prestación de servicios debido a la necesidad de reducir la movilidad por imperativo legal o de facto.
- Drástica renovación de los vehículos adscritos a los diferentes contratos, siendo los criterios con mayor valoración para la selección de las nuevas empresas contratistas la mejora de las prestaciones en materia de comodidad, seguridad y eficiencia de la flota, junto con otros aspectos medioambientales y de calidad en la prestación, por encima de los criterios meramente económicos. Se exigirá que la totalidad de la flota de uso general garantice una accesibilidad universal, debiendo disponer, en todo caso, de espacios específicos reservados para personas con movilidad reducida.
- Puesta en marcha de una concurrencia competitiva en la licitación, no en aras a reducir las aportaciones públicas para el fomento de la movilidad sostenible, sino a fin de aplicar las posibles bajas en las condiciones económicas ofertadas en las propuestas mejor valoradas como una fuente adicional de financiación para el incremento de la oferta de transporte público.

Es por ello por lo que se prevé una licitación que garantice, al menos, el mantenimiento del actual nivel de servicio, con las mejoras que se estimen oportunas, como paso previo del que resultará la tipología y número de vehículos disponibles, las condiciones económicas y la disponibilidad de personal de las empresas que lo llevarán a efecto en los próximos años tras la adjudicación de los nuevos contratos, con los que, partiendo de la base de los planes de explotación actuales, realizar una evolución continua de la red, a modo de mapa concesional dinámico y en constante actualización, con un conocimiento previo y exhaustivo de la viabilidad de cada propuesta a analizar, tanto desde el punto de vista técnico como económico, contando siempre con la participación pública y, especialmente, la de los Ayuntamientos interesados.

El tipo de contrato por el que se opta como regla general, de conformidad con lo previsto en el Reglamento CE1370, en la LTMS y en la LCSP, es el contrato administrativo de concesión de

servicios, por el que se encomienda a título oneroso la gestión de un servicio cuya prestación sea de titularidad o competencia de la Administración concedente y cuya contrapartida está constituida, bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio, siendo requisito esencial el que se transfiera a la empresa concesionaria el riesgo operacional.

No obstante, dado el carácter rural y de baja ocupación de muchos de los servicios de transporte analizados, a lo que hay que añadir la incorporación a sus planes de explotación de los servicios de uso especial destinados a atender al alumnado con derecho a gratuidad en el transporte que no aportan ingresos tarifarios, no es posible considerar que en éstos exista una transferencia a la empresa contratista de un riesgo operacional significativo, por lo que no serán objeto de licitación como contratos de concesión de servicios, sino, por imperativo de la normativa nacional y comunitaria, bajo la nueva figura desarrollada por la LCSP como una evolución del antiguo contrato de gestión de servicio público, denominada contrato de servicios con prestaciones directas a la ciudadanía.

En ambos casos consta que los servicios a prestar son de titularidad de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias y la competencia como poder adjudicador está atribuida al Consorcio de Transportes de Asturias, estableciéndose en las condiciones económicas del primer tipo de contratos una transferencia del riesgo operacional a la empresa contratista, mientras que en el segundo no.

También en ambos casos se opta por la modalidad de contrato zonal, dado el buen resultado obtenido con su aplicación durante los últimos dieciséis años, al permitir acumular la financiación pública prevista para los servicios de transporte destinados al alumnado con derecho a gratuidad en el transporte a la necesaria para atender al resto de la ciudadanía.

En cuanto a las condiciones económicas de aplicación, las tarifas a abonar por las personas usuarias tendrán, en todo caso, la condición de máximas, siendo conscientes de que estas tarifas no resultarán suficientes, por sí solas, para garantizar la viabilidad económica de los servicios, dada la baja ocupación media de los vehículos en la mayor parte de las relaciones de tráfico, toda vez que, para ello, deberían ser tan elevadas que podrían resultar disuasorias para buena parte de la población con rentas medias o bajas, por lo que se optará por fijarlas en importes asumibles que garanticen el derecho a la movilidad de toda la ciudadanía con cualquier nivel de renta, siendo especialmente destacable el mantenimiento de las tarifas altamente bonificadas de la plataforma CONECTA del Principado de Asturias, que ofrece la tarjeta multiviaje personalizada CONECTA a precios reducidos con un límite actual de gasto de 30 euros con viajes ilimitados por la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma durante un mes natural.

Por todo ello, como quiera que las tarifas abonadas por las personas usuarias no serán suficientes para cubrir la totalidad de los costes de explotación de los servicios de uso general, ni se percibirán unos ingresos significativos en los servicios de uso especial, resulta necesaria la previsión de obligaciones de servicio público, que el Consorcio de Transportes de Asturias impondrá a las empresas contratistas al amparo de lo previsto en el artículo 41 de la LTMS, por existir causas de interés público que lo justifican, definidas, de conformidad con el ReglamentoCE1370, como exigencias determinadas por la Administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial no asumiría, o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución.

Estas exigencias obligan al Consorcio de Transportes de Asturias a disponer unas compensaciones para las empresas contratistas que, de conformidad con lo previsto en el ReglamentoCE1370, no podrá rebasar el importe correspondiente a la incidencia financiera neta, que equivale a la suma de las incidencias, positivas o negativas, del cumplimiento de la obligación de servicio público en los costes y los ingresos del operador de servicio público.

En cada contrato que proceda, se preverá el abono de unas compensaciones anuales que permitan garantizar la cobertura de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público impuestas.

Para ello, una vez definida la red que resulte después del trámite de participación pública, en los pliegos rectores de la licitación se tomará como referencia el estudio económico del que resultará el presupuesto máximo de licitación de cada contrato, como límite de gasto para la Administración, en base al cual las empresas licitadoras deberán ofertar unos precios por kilómetro y hora de prestación efectiva.

En el caso de los contratos en los que exista un riesgo operacional significativo, que serán objeto de gestión mediante contratos de concesión de servicios, el importe de la compensación por obligaciones de servicio público se determinará por el importe que resulte de la aplicación de los precios unitarios ofertados por la empresa contratista a los kilómetros y horas efectivamente realizados, menos la estimación de ingresos ofertada por la misma empresa en su propuesta.

Además de la compensación así calculada, la empresa contratista hará suyos la totalidad de los ingresos tarifarios y otros efectivamente obtenidos, residiendo el riesgo operacional en alcanzar o no el objetivo de ingresos calculado, ya que de ser los efectivamente percibidos superiores a los estimados en su propuesta, la empresa contratista obtendría un beneficio adicional, pero de ser inferiores deberá asumir una pérdida, por lo que no está garantizado que vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación, lo cual supone la exposición real a las incertidumbres del mercado que exige la normativa de aplicación al definir el riesgo operacional.

En el caso de los contratos en los que no exista dicho riesgo operacional significativo, que serán objeto de gestión mediante contrato de servicios con prestaciones directas en favor de la ciudadanía, la empresa contratista percibirá únicamente la compensación resultante de los precios unitarios ofertados, siendo los ingresos tarifarios u otros recaudados un mero recurso adicional escasamente significativo que podría aplicarse a incrementar el número de unidades de prestación previstas en el nivel de servicio.

En cuanto al plazo de duración de los contratos, en ambos casos se toman como referencia sus características y los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en éstos que deban ser aportados por la empresa contratista, atendiendo al plazo de diez años previsto en el Reglamento CE 1370/2007.

Coincide también en ese mismo plazo el periodo de recuperación de la inversión, en los términos previstos 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, conforme al cual es aquel 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 que permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.

A.4. DOCUMENTACIÓN APORTEADA.

En esta participación pública se pueden consultar los planes de explotación previstos para cada contrato, en los que figuran las condiciones de prestación del servicio, sin perjuicio de que, según lo previamente indicado, finalmente se puedan segregar o agrupar en un mismo contrato servicios actualmente integrados en varios contratos para los que resulte de interés una prestación conjunta.

En estos planes de explotación se incluyen:



- Los tráficos previstos, entendidos como la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplacen entre los mismos.
- Los calendarios y horarios previstos para cada línea.
- Los mapas identificativos de cada línea.

EL JEFE DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.