INFORME PARA LA APROBACION DEL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACION DE LA CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE TOLOSA, N-I, BURUNTZALDEA Y SUS CONEXIONES CON SAN SEBASTIÁN.

La aprobación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres supuso la convalidación de las concesiones de transporte público regular de viajeros existentes en Buruntzaldea por otras sometidas íntegramente a dicha norma y el establecimiento de un plazo de duración de 20 años, en aplicación de lo dispuesto en la disposición transitoria segunda de dicha Ley. El plazo de vigencia de dichas concesiones fue prorrogado hasta el mes de marzo de 2012, mediante Orden Foral 22-T/1997, del Diputado Foral de Transportes y Carreteras.

En estos momentos la reordenación pendiente, y con la que se completará el nuevo mapa concesional de Gipuzkoa, es la que incluye las concesiones que prestan servicio en Buruntzaldea y en sus conexiones con San Sebastián, que por cuestiones acontecidas durante los procedimientos de adjudicación no han podido concluir con éxito, razón por la que actualmente se ha reanudado el proceso de reordenación a través de la elaboración del presente expediente de contratación.

El vencimiento de las actuales concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera de la zona de Buruntzaldea ofrece, por una parte, la oportunidad de poder ajustar la actual oferta de transporte a las necesidades de los ciudadanos a los que va dirigido y, por otra parte, permite la adecuación del coste del servicio a la realidad económica actual.

Desde el año 2007 la Diputación Foral de Gipuzkoa ha venido introduciendo mejoras en el servicio público de transportes de viajeros tanto a nivel de líneas y frecuencias de los servicios, así como innovaciones tecnológicas que han permitido mejorar la calidad del servicio y posicionarlo como una alternativa eficiente a la hora de atender las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

En definitiva a través de la presente reordenación del servicio y racionalización de la oferta se trata de lograr una mejora de la coordinación de los servicios en el caso en el que los mismos permitan transbordos y conexiones entre distintas líneas, la eliminación de prohibiciones de tráfico, así como la mejor y más eficiente organización de los recursos en una sola operadora de transporte, que redunde en la reducción del coste de prestación de servicios de forma que se puedan trasvasar y compartir recursos entre líneas, todo lo cual redundará en una mejora de la calidad del servicio. La creación de una concesión única en Buruntzaldea elimina las prohibiciones de tráfico en el ámbito y permite una mayor flexibilidad en la asignación de recursos y, posiblemente, mayores economías de coste en la operación.

El servicio integra las tres concesiones actuales en una sola con características mixtas, servicios interurbanos a Tolosa y el corredor de la N-I pero también sirviendo al ámbito metropolitano de Buruntzaldea, por el corredor del Urumea.

Debido a la antigüedad de las tres concesiones actuales, las modificaciones que hasta ahora se han venido realizando han consistido en servicios experimentales realizados de forma adicional a los ya existentes, no pudiendo por ello realizar las optimizaciones de servicio necesarias. Por el contrario, estos servicios experimentales han permitido valorar su aceptación y la demanda existente.

En general, el nuevo sistema concesional se ha diseñado atendiendo a criterios de movilidad, operatividad y de equilibrio económico. A través del servicio que se proyecta se pretende mantener las principales relaciones actualmente existentes; mejorar el nivel global del servicio, coordinando las distintas líneas, reduciendo tiempos de recorrido y mejorando itinerarios. Igualmente se busca optimizar la funcionalidad temporal del servicio adecuándose los horarios a las necesidades de la población y adaptando la oferta a la demanda en las franjas horarias de menor número de viajeros; y finalmente, mejorar las relaciones intermodales –especialmente con los sistemas ferroviarios–.

La Diputación Foral de Gipuzkoa ostenta competencias en materia de transporte interurbano de viajeros por carretera dentro de su territorio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, y de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de competencias en materia de transportes y en lo señalado por el Decreto 46/1985, de 5 de marzo y Decreto Foral 30/1985, de 5 de marzo, de traspaso de Servicios de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma de Euskadi al Territorio Histórico de Gipuzkoa en materia de transportes. Por lo tanto la relación de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y más concretamente, del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio con el objeto del contrato es directa, clara y proporcional. Es indudable el carácter esencial del transporte público de viajeros, siendo un sector estratégico y básico para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial y destinado a satisfacer las necesidades globales de movilidad de la población, todo ello bajo el prisma del desarrollo sostenible.

Respecto al tipo contractual, nos encontramos ante un contrato de **concesión de servicios**, regulado en el artículo 15 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Según el primer apartado de este artículo, "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". El segundo apartado indica que para que sea considerado como concesión es necesaria la transferencia al concesionario del riesgo operacional. Tal como indica el apartado cuarto del artículo 14 de la misma ley, "se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los coste en los que hubiera incurrido". Además, "la parte de los riesgos transferidos al concesionario debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable".

En el caso que nos ocupa, el riesgo operacional se concreta en el riesgo relacionado con diferentes conceptos de coste: salarios de los empleados, precio del combustible, amortización de la flota, . Respecto a los salarios de los empleados, si se les incrementase el sueldo por encima del incremento salarial aplicado a la concesión, el concesionario debería asumir la diferencia, dado que solo se admite un incremento máximo equivalente al incremento salarial del personal adscrtito al sector público.. . Además, en caso de huelga del personal, se abonarían los kilómetros que se realizasen como servicios mínimos y con lo que se abone por esos servicios podría no cubrir los costes fijos de la empresa, dependiendo de los días que durara la huelga. Por otro lado, en el caso del combustible, para el cálculo del precio a aplicar solamente se toman como referencia dos fechas:,el precio del combustible del mes anterior al inicio de la explotación y el precio del mes anterior a realizar la actualización para el siguiente ejercicio, publicados por el Ministerio de Economía, pero en realidad, los precios del gasoil van fluctuando constantemente, Es posible que aunque el precio haya disminuido entre dos fechas, durante el ejercicio el precio del combustible haya estado muy por encima de dicho precio, no pudiendo garantizar que el concesionario vaya a recuperar la inversión realizada. En cuanto a la flota, se amortizan y se abonan los bienes adscritos, pero en caso de pérdida de alguno de esos bienes (vehículos, bienes embarcados...) por responsabilidad imputable a la empresa concesionaria, no sería abonada la amortización y el coste financiero desde la fecha del siniestro.
El pago por parte del órgano contratante, como contrapartida del servicio, no altera la naturaleza de la concesión siempre y cuando no elimine el riesgo inherente a la explotación. El elemento determinante es pues, la presencia de un riesgo operacional de carácter económico. Por todo lo expuesto, el riesgo operacional supone en este caso que el concesionario no tiene asegurado un beneficio por la gestión del servicio que se traduce en la posibilidad real de que el contratista incurra en pérdidas económicas.

Siendo necesario un servicio de calidad de transporte público regular de viajeros de Tolosa, N-I, Buruntzaldea y sus conexiones con San Sebastián y al no disponer la Diputación de medios materiales y humanos suficientes para realizar una gestión directa, resulta necesario iniciar un expediente de

contratación de servicios. Para ello se han elaborado los correspondientes pliegos de Prescripciones Técnicas y de Cláusulas Administrativas.

Por otra parte, se considera que **no procede la fragmentación del contrato en lotes** porque la unidad de explotación elimina las prohibiciones de tráfico entre líneas y facilita los transbordos y coordinaciones de servicios, posibilitándose una gestión más económica y eficiente.

El contrato tendrá una **vigencia** de diez (10) años de conformidad con lo establecido en el art. 24.1 de la Ley 4/2004 de 18 de marzo, de Transportes de Viajeros por Carretera del País Vasco, y se computará a partir de la fecha de formalización del contrato. Tendrá opción de **prórroga**, y podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original,

La **estimación de la evolución de costes** en los diez años de vigencia del contrato será de 101.669.487,07 € tal como se indica en el Plan de Explotación. Por lo tanto, el **valor estimado** total del contrato para el conjunto de los diez años de duración inicial más el plazo de prórroga previsto incluyendo las modificaciones máximas previstas (35%) asciende a 211.420.802,08 €.

San Sebastián, a 16 de julio de 2018

La Jefa del Servicio de Movilidad y Transporte

Sin./Fdo.: Aintzane Lauzirika Aspiazu