

| | |
|-------------|--|
| Referencia: | 2025 / 716 |
| Asunto: | LICITACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL SERVICIO REGULAR INTERURBANO DE VIAJEROS DE LA ISLA DE FUERTEVENTURA (CONTRATACIÓN) |

En relación a la contratación de una concesión de Servicio Público Regular Interurbano de Viajeros por Carretera en la Isla de Fuerteventura, se redactó estudio de viabilidad económico- financiero por la jefa de servicio accidental de Transportes, Comunicaciones y Accesibilidad de fecha 21 de enero de 2025, que consta en los documentos que comportan el expediente referenciado.

Consta en el citado estudio, referencia expresa al Proyecto de Servicio de Transporte Público Regular de Viajeros en la Isla de Fuerteventura [3_CabFuePROYECTOSERVICIOTRANSPORTEPUBLICOFUERTEVENTURAV6.pdf \(CSV:35600IDOC2BB0EF133C3C4E84AB8\)](#), que fue sometido a información pública tras su anuncio en el Boletín Oficial de Las Palmas de fecha 24 de noviembre de 2023, siendo resueltas las alegaciones presentadas frente al mismo mediante acuerdo de Consejo de Gobierno Insular de fecha 20 de febrero de 2024.

En la emisión del estudio, fueron tomados los datos relativos a los importes máximos previstos para la licitación en el referido Proyecto de Servicio de Transporte Público Regular de Viajeros en la Isla de Fuerteventura, según actualización efectuada en el mes de mayo de 2024 (pudiendo estos ser reducidos en las ofertas) [CabFueLicitacinPROYECTO2versinactualizadamayo2024.pdf \(CSV:35600IDOC22E77494C36E68846AC3265\)](#).

Como quiera que, en el referido estudio, los datos fueron consignados con el ánimo de facilitar la lectura de la serie, efectuando con redondeos al múltiplo de 10 más próximo, la proyección económica máxima para los 10 años de vigencia de la concesión.

A fin de evitar controversia alguna y atendiendo el aviso despachado por la Jefa de Servicio de Contratación de fecha 26 de noviembre de 2025 en el expediente de referencia (GestDoc 716/2025) mediante el que se solicita la actualización del estudio económico financiero que posibilite la actualización de los documentos de contratación, se emite:

ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERO INCORPORADO AL EXPEDIENTE DE CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO REGULAR INTERURBANO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA ISLA DE FUERTEVENTURA, DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 247 Y 285 DE LA LEY 9/2017, DE 8 DE NOVIEMBRE.

En el presente estudio de viabilidad económico, se desarrollan los aspectos más importantes que configuran la gestión de servicios mediante concesión para la contratación de una concesión de Servicio Público Regular Interurbano de Viajeros por Carretera en la Isla de Fuerteventura.

El mismo, se redacta de conformidad con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español, las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2024/23 UE y 2014/24 UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), norma que exige que en los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente vaya precedida de la

realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos vinculante si concluye en la inviabilidad de un proyecto.

Tal y como recoge el artículo 285 en su punto segundo, en los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiero. No se estipula, no obstante, en qué casos se podrá optar por una opción u otra.

El contenido de dicho estudio, por analogía, será el establecido en el artículo 247.2 de LCSP correspondiente a las actuaciones preparatorias del contrato.

Es por ello y a fin de llevar a cabo la exigencia del estudio de viabilidad, que se hace necesario incorporar, para dar respuesta a los apartados de los referidos preceptos legales, incorporar al presente estudio, el Proyecto de Servicio de Transporte Público Regular de Viajeros en la Isla de Fuerteventura

[3_CabFuePROYECTO2SERVICIOTRANSPORTEPUBLICOFUERTEVENTURAV6.pdf](#)
[\(CSV:35600IDOC2BB0EF133C3C4E84AB8\)](#)

Y la actualización efectuada en el mes de mayo de 2024 del Proyecto de Servicio de Transporte Público Regular de Viajeros en la Isla de Fuerteventura

[CabFueLicitacinPROYECTO2versinactualizadamayo2024.pdf](#)
[\(CSV:35600IDOC22E77494C36E68846AC3265\)](#)

Teóricamente, la prestación de los servicios de transporte de pasajeros de uso general por carretera podría realizarse por cualquiera de los medios previstos en la legislación general de contratación pública o gestionarse directamente.

Es decir, para el caso que nos ocupa, se podría plantear tanto un contrato de prestación de servicios como una concesión administrativa o incluso asumir directamente la Administración la prestación del servicio.

No hace falta un análisis muy profundo de costes y beneficios para concluir que la gestión directa supone un elevado esfuerzo para la Administración concedente, que tendría que poner en pie toda una estructura específica para acometer el servicio. Además, si aquella carece de experiencia y personal cualificado, como es el caso, los problemas de elegir esta vía se pueden multiplicar.

La elección de la alternativa del contrato de prestación de servicios tendría, inicialmente, menor impacto económico, en la medida que no se precisaría erigir una nueva estructura administrativa y operativa de gestión por parte de la Administración, pero obligaría a ésta a asumir todo el riesgo operacional.

Sin entrar en un análisis en profundidad, aunque las dos alternativas previamente expuestas otorgan a la Administración un control muy importante del servicio que se oferta, la habitual carencia de experiencia de ésta en la realización de este tipo de actividades y la necesidad de disponer de un personal formado para su ejecución, como ya se ha mencionado, suele llevar a la conclusión de que la alternativa mejor y con un menor coste para la Administración y, probablemente, la que otorga una mayor garantía de obtener una razonable eficiencia en la prestación es el contrato de concesión, que deja en manos de un tercero (el operador) la ejecución del servicio, trasladándole a éste el riesgo operacional.

Es por esta razón que la legislación específica sobre la materia, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece expresamente en su artículo 48.1 que *“Con carácter general, los servicios serán prestados en régimen de concesión administrativa”*.

Aunque la Ley contemple la posibilidad de que se realice la explotación del servicio por cualquier otra modalidad de gestión, el artículo 49 de la LOTC lo plantea como un supuesto excepcional que deberá justificarse por motivos de interés público.

En definitiva, la justificación del contrato de concesión se fundamenta en una preferencia legal expresa en favor del mismo y el Cabildo de Fuerteventura, titular de la competencia, por las razones previamente expuestas, considera que es el instrumento adecuado para implementar dicha competencia.

Como se indica en el Punto 4 del Proyecto de Servicio (que se adjunta, como parte del expediente que se remite): “El operador deberá hacerse cargo de la prestación de los servicios a su riesgo y ventura, asumiendo el riesgo operacional, por lo que resulta aplicable el régimen de concesión de servicios, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014”.

Lo anterior se manifiesta en la incorporación al Pliego de Prescripciones a licitar, al referirse éste al régimen económico concesional (apartado 22.5), de una penalización (GP) que atiende al número de viajeros transportados, que se traduce en que “la diferencia entre el número real de viajeros transportados en el ejercicio y el número mínimo de viajeros comprometidos por el adjudicatario en su oferta (o revisado, en su caso), no podrá ser inferior, el primer año, a 4.069.389 de viajeros” (y en los siguientes, a los que el licitante se comprometa en su oferta); de darse la circunstancia apuntada, a saber, “caso de que el adjudicatario no alcance el mínimo de los viajeros comprometidos, será íntegramente a su costa; es decir, la diferencia entre el número de viajeros reales y el mínimo exigido/ofertado por el adjudicatario al concursar o se pudiera derivar de la revisión del compromiso de viajeros -mencionada en el artículo anterior-, multiplicada dicha diferencia por el ingreso medio por viajero obtenido por el concesionario en el ejercicio que se liquide, se restará a los efectos de determinar la retribución final de éste”.

Por otro lado, el adjudicatario, igualmente, asume el riesgo de costes derivado de las desviaciones que en éstos se puedan producirse como consecuencia la explotación del servicio, a lo largo del período concesional. Como se puede observar en el Pliego, el régimen económico concesional requiere del concesionario que éste oferte el coste kilométrico que repercutirá a la Administración concedente por la prestación del servicio, si éste se desviase al alza, más allá de las revisiones en el canon kilométrico que permitiese la fórmula de actualización de precios, incumbe al operador absorber/asumir el diferencial.

Las aportaciones públicas que se prevé se realicen se circunscriben, por un lado, a aquéllas destinadas a la cobertura de los déficits corriente que se estime puedan

producirse y, por otro, a las dirigidas a financiar las políticas de bonificación al precio que puedan implementar las Administraciones con competencia en la materia.

Las inversiones que se requieran las acometerá el concesionario que podrá repercutir tanto la amortización de los activos comprados como los costes financieros soportados, en su caso, por la adquisición del inmovilizado que la prestación del servicio precise. Excepcionalmente, determinado material móvil podrá ser aportado por el concedente (cierto número de autobuses eléctricos, como se indica en el Proyecto).

Como medidas de apoyo a la financiación se prevé, en la estipulación 22.3.2 del Pliego, que sean ingresos propios del concesionario no deducibles de las liquidaciones, las siguientes:

- Ingresos financieros que pueda obtener el adjudicatario, derivados del ejercicio de su autonomía en la gestión.
- Ingresos por publicidad derivados de la utilización para fines publicitarios de los bienes adscritos al servicio.
- Ingresos por venta de bienes completamente amortizados y otros ingresos procedentes del inmovilizado material, por los que el adjudicatario recibirá la tercera parte de los beneficios netos obtenidos por estos conceptos.
- La obtención de Subvenciones ligadas a la realización de inversiones, por las que se prevé incentivar al adjudicatario, por la obtención de las mismas, con un importe equivalente al 5% de los recursos obtenidos por esta vía.

En lo que concierne al monto estimado de los compromisos presupuestarios asumidos por la Administración concedente, a lo largo de la vida de la concesión, el siguiente cuadro (apartado 7.3 Proyecto de Servicios) detalla los importes máximos previstos para la licitación (que podrán ser reducidos por los licitantes en sus ofertas):

| | IMPORTES MÁXIMOS PREVISTOS |
|--------|----------------------------|
| AÑO 1 | 6.298.808€ |
| AÑO 2 | 6.175.911€ |
| AÑO 3 | 6.093.577€ |
| AÑO 4 | 6.031.208€ |
| AÑO 5 | 5.989.318€ |
| AÑO 6 | 5.972.477€ |
| AÑO 7 | 5.972.477€ |
| AÑO 8 | 5.972.477€ |
| AÑO 9 | 5.972.477€ |
| AÑO 10 | 5.972.477€ |

En lo que concierne a los ingresos (apartado 7.2 del Proyecto), el cálculo de los viajeros, en los que aquéllos se basan, se recoge en el Proyecto de Servicio (punto 6 y Anexo VI), que toma en consideración los siguientes aspectos:

- A) Análisis retrospectivo del comportamiento de la demanda en Fuerteventura desde diciembre del 2017 a diciembre del 2023, el cual muestra que:
1. En el periodo anterior a la pandemia la oferta ha crecido en un 0,16% mensual y la demanda en un 0,14% mensual, lo que indica que la elasticidad entre la oferta y la demanda es muy cercana a 1 en tiempos de estabilidad.
 2. La oferta disminuye por la pandemia un 9,6% durante prácticamente 12 meses y la demanda cae en un 53,4% en el mismo periodo. En marzo del año 2021 se recupera el servicio previo a la pandemia y en mayo del año 2022 se recuperan los viajeros anteriores a la pandemia.
 3. Desde mayo del año 2022 hasta diciembre del mismo año la oferta se incrementa en un 0,2% mensual y la respuesta de la demanda es un incremento mensual del 1,9%, con una elasticidad muy superior a 1.
 4. Desde enero del año 2023, y debido al fuerte incremento de viajeros detectado por el Cabildo, la oferta se ha incrementado hasta diciembre del año 2023 en un 1,5% mensual y el incremento de la demanda ha sido de un 2,4% mensual, con una elasticidad superior a 1.

En enero de año 2023 se produce la aplicación de una política de gratuidad que ha hecho que la tarifa media pase de 1,34 euros a 0,89 euros, lo que representa un descuento medio del 33,5% y que, evidentemente, ha favorecido el incremento de viajeros durante el año 2023 y que, como se ha prolongado durante el año 2024, también viene provocando un alza de éstos durante este último ejercicio.

Con esta información, se puede definir los parámetros generales que permitirán hacer una proyección de viajeros para el nuevo servicio planteado en el Proyecto:

- A. La elasticidad oferta/demanda en Fuerteventura es, en general, mayor que 1; es decir, la oferta que actualmente se presta en la isla es claramente insuficiente, tanto para cubrir las necesidades de movilidad de la población residente como de la turística y un incremento de la misma llevará a un incremento más que proporcional de la demanda.
- B. La gratuidad no justifica en su totalidad el incremento de la demanda durante el año 2023. Se puede estimar que, como máximo, el 60% de la variación de viajeros, en el ejercicio 2023 obedece a la generosa política tarifaria y el resto al efecto del importante incremento de la oferta en dicho período y algo similar se puede predicar para el ejercicio 2024.
- C. Para la proyección de demanda, se ha considerado, por un lado, que, cuando en el año 2025 se elimine la política de gratuidad (total/parcialmente), se perderá el 90% de los viajeros captados en el 2023 y 2024 con esta política, y, por otro lado, que, en dicho ejercicio, el del probable arranque del nuevo servicio, se incrementará la oferta en un 36%, lo que ayudará a consolidar

aquella nueva demanda derivada del aumento del nivel de servicio. En el **ANEXO VI** del Proyecto se presenta los resultados, línea por línea, de la previsión de viajeros en base al análisis de la evolución real de éstos desde junio 2022 hasta enero 2024 y la elasticidad oferta/demanda propia del servicio.

En lo que concierne a la evolución anual prevista de la demanda, durante el período de vigencia de la concesión, es la siguiente:

| | TOTAL DE PASAJEROS |
|--------|--------------------|
| AÑO 1 | 4.069.389 |
| AÑO 2 | 4.130.429 |
| AÑO 3 | 4.171.734 |
| AÑO 4 | 4.203.022 |
| AÑO 5 | 4.224.037 |
| AÑO 6 | 4.232.485 |
| AÑO 7 | 4.232.485 |
| AÑO 8 | 4.232.485 |
| AÑO 9 | 4.232.485 |
| AÑO 10 | 4.232.485 |

B) La elaboración de las previsiones de demanda no ha considerado el incremento de la población insular durante de vigencia del contrato concesional, que hasta el año 2033 el Consejo Económico y Social (ver punto 2.1.1 del Proyecto) cifra en un 37%, respecto a al existente en el 2023, por lo que la estimación de viajeros que se plantea en este Proyecto puede calificarse de conservadora.

Por otro lado, en el apartado 7.1 del Proyecto se muestra la previsión de los costes susceptibles de ser incurridos, así como el margen de beneficio a obtener por el concesionario y, finalmente, en el Anexo VII del mencionado Proyecto se recoge la cuenta de resultados provisional de la concesión