



Ajuntament d'Alcoi



Mobilitat
Ajuntament d'Alcoi

Referencia:	18927/2025
Procedimiento:	Expedientes de contratos de servicios
Interesado:	
Representante:	
M.U.S. I QUALITAT ADMINISTRATIVA	

INFORME ESTRUCTURA DE COSTES

Con fecha 31 de enero de 2025 se solicitó de oficio la remisión de su estructura de costes a cinco operadores económicos pertenecientes al sector del transporte colectivo de viajeros urbano, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.7 del RD 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.

Esta actuación se enmarca en el procedimiento preparatorio del contrato de concesión del servicio de transporte público colectivo de viajeros del municipio de Alcoi, con el objetivo de iniciar y proceder, a continuación, a la adopción de los acuerdos previos requeridos en el artículo 285.2 de la Ley de Contratos del Sector Público, consistentes en la aprobación de un estudio de viabilidad económico-financiera y, en este caso, del proyecto de servicio de transporte público, de conformidad con lo regulado en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Una vez reunida la documentación requerida conforme a lo establecido en la Circular 1/2023, de 14 de diciembre, de la Secretaría de la Junta Superior de Contratación Administrativa de la Generalitat, se solicitará la emisión del informe previsto en el artículo 9.7 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por parte de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad Valenciana.

Los operadores a los que se remitió la petición a la que se ha hecho mención previamente fueron las que siguen:

- 1- La Hispano del Cid Transportes de Villareal.
- 2- Manresabus- Sagales Transporte urbano de Manresa.
- 3- AUPSA. Grupo Linecar Transporte urbano de Ponferrada.
- 4- PALBUS. Transporte Urbano de Palencia.
- 5- AVANZA. Transporte urbano de Huesca.
- 6- TUASA.

Document firmat electrònicament (RD 1671/2009). L'autenticitat d'aquest document pot ser comprovada per mitjà del CSV: 15704507127316106602 en <https://sedeelectronica.alcoi.org/validacion>
Plaça d'Espanya, 1 – Tel. 965 53 71 00 – Fax 965 53 71 61 – e-mail ajualcoi@alcoi.org – web <http://www.alcoi.org>



De los operadores consultados únicamente se obtuvo respuesta de AVANZA-Transporte urbano de Huesca y TUASA (Transporte urbano de Alcoy S.A.).

En la siguiente tabla se determinan los porcentajes manifestados por las dos mercantiles:

COSTES (en valor porcentual)	AVANZA	TUASA
Personal en movimiento	51,00	48,09
Otro personal directo	11,00	12,49
Inversiones (amortización y gastos financieros)	6,00	0,69
Neumáticos	3,00	0,08
Seguros	4,00	2,68
Costes fiscales	0,00	0,18
Combustible/energía	11,00	11,11
Mantenimiento y reparaciones (materiales)	4,00	4,09
Mantenimiento y reparaciones (mano de obra)	4,00	7,48
Gastos Generales	6,00	7,45
Beneficio industrial		5,66
TOTAL	100	100

La mercantil Avanza hace constar al final de su documento que hay, además de lo señalado en la tabla donde reflejan los porcentajes de sus costes, un porcentaje del 6% relativo al beneficio Industrial, al no ser éste parte de los costes de producción.

Con el fin de realizar una comparación precisa entre estructuras de costes, se ha procedido a ajustar los valores de Tuasa para excluir el porcentaje correspondiente al beneficio industrial (5,66%), dado que este componente no forma parte de los costes efectivos del servicio y no debe incluirse en la estructura de costes a efectos de análisis económico.

El objetivo es garantizar que ambas columnas comparadas estén expresadas sobre la misma base de referencia: el 100% del coste directo del servicio, sin considerar márgenes empresariales. Este enfoque se alinea con la lógica del estudio de viabilidad económico-financiera contenido en el proyecto del servicio, en el que el beneficio industrial, aunque se incluye en el



cálculo del valor estimado del contrato, no debe considerarse un coste efectivamente vinculado a la ejecución del mismo. Esta hipótesis de trabajo se fundamenta en lo establecido en la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley de Desindexación de la Economía Española, así como en los criterios interpretativos recogidos en la Circular 1/2023, de 14 de diciembre, de la Secretaría de la Junta Superior de Contratación Administrativa de la Generalitat Valenciana.

Este ajuste permite comparar directamente ambas estructuras de costes, evitando distorsiones por diferencias en la base de referencia, como se muestra en la tabla corregida:

COSTES (en valor porcentual)	AVANZA	TUASA	PROYECTO
Personal en movimiento	51	50,98	49,75
Otro personal directo	11	13,24	10,16
Inversiones (amortización y gastos financieros)	6	0,73	13,18
Neumáticos	3	0,08	1,20
Seguros	4	2,84	2,76
Costes fiscales	0	0,19	0,47
Combustible/energía	11	11,78	7,78
Mantenimiento y reparaciones (materiales)	4	4,34	1,80
Mantenimiento y reparaciones (mano de obra)	4	7,93	1,80
Gastos Generales	6	7,90	11,11
TOTAL	100	100	100

Como se observa en la tabla anterior, la estructura de costes definida en el proyecto se encuentra dentro de los valores porcentuales declarados por los distintos operadores económicos del sector del transporte colectivo urbano de viajeros, una vez normalizados los datos.

Las diferencias puntuales observadas entre la estructura del proyecto y las aportadas por las empresas del sector se justifican en función de las particularidades del contrato propuesto para el municipio de Alcoi. En este sentido, la renovación completa de la flota desde el inicio del servicio supone un impacto directo en determinados conceptos de coste. La amortización y los gastos financieros adquieren un mayor peso relativo al concentrarse las inversiones en los primeros años del contrato, lo que eleva de forma temporal este componente sin que ello implique



Ajuntament d'Alcoi



Mobilitat
Ajuntament d'Alcoi

una desviación respecto a lo esperable en un contexto de flota nueva. A su vez, el hecho de que los vehículos entren en servicio con un kilometraje nulo y sin desgaste previo reduce de forma significativa las necesidades de reparación, sustitución de componentes y consumo energético, especialmente si se incorporan vehículos eléctricos o de bajas emisiones, lo que explica la menor proporción de costes de mantenimiento y combustible respecto a la media del sector.

En el resto de conceptos, como el coste de personal, los seguros o los costes fiscales, los porcentajes se mantienen dentro de los márgenes habituales observados en operadores con características similares, lo que refuerza la consistencia técnica de la propuesta.