



**MEMORIA JUSTIFICATIVA Y ESTUDIO COMPARATIVO DE ALTERNATIVAS PARA
LA GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE VIAJEROS EN
EL MUNICIPIO DE LLEIDA.**

ÍNDICE

1. OBJETO	3
2. ANTECEDENTES	3
3. HIPÓTESIS	12
3.1. DURACIÓN PREVISTA PARA CADA MODELO DE GESTIÓN ANALIZADO	14
3.2. DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD DE PERSONAL PARA LA CORRECTA EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	15
4. ANÁLISIS JURÍDICO	18
4.1. INTRODUCCIÓN A LOS MODELOS DE GESTIÓN.	18
4.2. MODELOS DE GESTIÓN	20
4.3. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LA GESTIÓN DIRECTA E INDIRECTA.....	37
4.3.1. <i>Ventajas y desventajas de los modelos de gestión directa</i>	37
4.3.2. <i>Ventajas y desventajas de la gestión indirecta.</i>	39
4.4. PROPUESTA JURÍDICA DE MODELO Y MODALIDAD PARA GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS DE LLEIDA.	40
5. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO	43
5.1. PROYECCIONES ECONÓMICAS UTILIZADAS EN EL ANÁLISIS	43
5.2. INVERSIONES INICIALES PREVISTAS.....	52
5.3. COSTES DE PERSONAL.....	56
5.4. GASTOS DE EXPLOTACIÓN	62
5.5. ESTIMACIÓN DE INGRESOS ANUALES	63
5.6. PROYECCIÓN A 10 AÑOS.....	65
5.7. RESUMEN ANÁLISIS ECONÓMICO	67
5.8. CONCLUSIONES ECONÓMICAS	67
6. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DEL PERSONAL.....	69
7. ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE SERVICIO	76
7.1. ESCENARIO A: GESTIÓN DIRECTA	76
7.2. ESCENARIO B: GESTIÓN INDIRECTA – CONCESIÓN DE SERVICIOS	77
7.3. ESCENARIO C: GESTIÓN INDIRECTA – SOCIEDAD MIXTA.....	78
8. CONCLUSIÓN	79

1. OBJETO

El objeto de este documento es analizar los modelos de gestión del servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida. En concreto, esta memoria justificativa, que incluye un estudio económico comparativo de los diferentes modelos de gestión, determina cual es la propuesta más idónea, principalmente en términos de eficacia, eficiencia y sostenibilidad financiera. Resumidamente, este documento contiene:

- **Análisis económico-financiero de la prestación del servicio de transportes urbano de viajeros:** analiza las diferentes variables económicas-financieras y cuál es el comportamiento en cada modelo de gestión. En concreto, se analizan los costes de personal, costes de funcionamiento, las inversiones a realizar, el financiamiento de las inversiones, la relación coste-beneficio, impuestos a repercutir, etc.
- **Análisis jurídico:** se analiza la naturaleza del servicio y la condición que tiene la contraprestación que se recibe por el servicio de transporte urbano de viajeros. Se determina si esta condición se modifica en cada tipo de modelo de gestión y procedimiento a seguir para implantar los modelos. Teniendo en cuenta que en la actualidad el modelo de gestión es mediante un contrato de prestación de servicios, se analiza por cada uno de los modelos:
 - Las repercusiones jurídicas que comportaría cambiar de modelo de gestión.
 - El procedimiento a seguir por este cambio de gestión.
 - Mediante qué entidad dependiente del Ayuntamiento de Lleida (OOAA, SMP, SL o SA) se podría prestar el servicio, y si estas cumplen con los requisitos para poder ejecutar la gestión directa.
 - En la gestión indirecta del servicio a través de una sociedad mixta.
- **Análisis de la gestión del personal:** se tiene en cuenta el personal que actualmente presta el servicio, analizando, en los casos de gestión directa, las repercusiones jurídicas y laborales de la incorporación del personal actual a plantillas públicas o de empresas públicas.
- **Análisis de la calidad del servicio:** se indica la incidencia que puede tener cada modelo de gestión en la eficacia y calidad de la gestión, advirtiendo de los aspectos a tener en cuenta para garantizar una alta calidad.

2. ANTECEDENTES

El actual contrato de servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida se encuentra en vigor hasta el 31 de diciembre de 2023.

Ajuntament de Lleida

El régimen jurídico que se aplica en el contrato es la siguiente:

- Pliego de Condiciones Administrativas, Técnicas y económicas que ha de regir el concurso de la gestión del servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida y la venta de la totalidad de las acciones de Autobusos de Lleida, S.A.
- Ley 8/87, de 15 de abril, Municipal y de Régimen Local de Cataluña.
- Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
- Reglamento de Obras, Actividades de Servicio de los Entes Locales aprobado por Decreto 179/1995, de 13 de junio.
- Ley 12/87, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor y supletoriamente la Ley 16/87, de 30 de julio, de ordenación de los Transportes Terrestres.
- Reglamento de Lleida de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, aprobado por Decreto 319/1990 de 21 de diciembre y supletoriamente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre.

Se define como un contrato de gestión de servicio público en la modalidad de gestión interesada, en cuya virtud la Administración y el empresario participarán en los resultados de explotación del servicio en la proporción que este establezca de conformidad al artículo 156 b) del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Asimismo, podemos identificar dicho servicio como gestión indirecta. Cabe resaltar que el presente contrato modificó la modalidad de gestión por la que prestaba el servicio, es decir, la gestión ha cambiado de ser directa, debido a que el servicio era realizado por una entidad mercantil cuyo capital era íntegramente municipal, a la actual gestión indirecta prestada por la siguiente agrupación de empresas y participación en la misma: Marti Renom, S.A. "Sarbus", participación 40 %; Sarfa, S.L., participación 40 % y Empresa Casas, S.A. 20 %.

Respecto al sistema de subvenciones, el Ayuntamiento de Lleida abona, anualmente, una subvención con carácter de aportación base correspondiente a la diferencia entre los costes y los ingresos totales por la prestación del servicio, que es corregida en función de los resultados de la prestación mediante el incremento de subvención por gestión.

Los costes totales incluyen los costes de operación, basados en el precio unitario por Qm útil (Qu) ofrecido por la empresa adjudicataria, además de los costes reales



Ajuntament de Lleida

relacionados con el financiamiento del material móvil, alquiler de cocheras e implantación de nuevas cocheras. La oferta establece un coste por Qm adicional (Qa) por Qm que excedan la oferta.

Los ingresos totales incluyen ingresos que no están directamente relacionados con el transporte de pasajeros, como publicidad, prestación de servicios y venta de material móvil, entre otros.

El importe de la subvención se incrementa por varios factores, como la calidad del servicio ofrecido, la calidad mensurable del servicio, ingresos percibidos de pasajeros sin título, ingresos por publicidad e ingresos por servicios especiales.

La previsión de ingresos se basa en el compromiso de viajeros acordado por la empresa, con ajustes derivados de ciertas cláusulas, y la tarifa promedio ponderada del ejercicio anterior, actualizada con el IPC previsto para Cataluña.

El Ayuntamiento realiza pagos mensuales correspondientes al 100% de la subvención anual presupuestada.

Si el presupuesto anual no se aprueba antes del 1 de enero, se prorroga mensualmente el presupuesto vigente con el aumento del IPC previsto para Cataluña ese año.

La liquidación definitiva se presentará en el primer trimestre del año siguiente, basada en datos reales de pasajeros, Qm y la gestión de activos.

La subvención anual (S) se calcula restando los gastos de operación (D) a los ingresos totales (I) y sumando los incrementos por gestión (Gg) positivos o negativos. La fórmula es: $S = D - I + Gg$.

Los gastos de explotación (D) incluyen los gastos reales de compra de los autobuses (Mv), el alquiler/amortización de cocheras (Cx) y el coste de operación de los autobuses (Co). Este último se calcula multiplicando el número de kilómetros útiles realizados durante el ejercicio liquidado por el precio por kilómetro útil comprometido por el operador.

Los costes de operación son el resultado de la suma de los Qm básicos ofertados más los Qm adicionales realmente realizados, considerándose estos últimos como el exceso de los Qm ofertados.

Los ingresos totales del ejercicio (I) se componen de los ingresos de los viajeros de pago (Iv), más los ingresos por publicidad (Ip), más los ingresos de los viajeros encontrados sin título de transporte (Im) (cobrados según la tarifa pública que el Ayuntamiento fija cada

Ajuntament de Lleida

año), más los ingresos que se puedan haber obtenido por otros conceptos (Ia), como la venta de material móvil o servicios prestados, entre otros: $I = I_v + I_p + I_m + I_a$

Los incrementos por gestión (Gg) incluyen la gestión de la publicidad (Gp), la gestión del pago de los viajeros que viajan sin título (Gm), los incrementos por servicios extras (Ge), y los incrementos (positivos o negativos) en función de los objetivos de viajeros de pago comprometidos (Gv), así como la calidad del servicio (Gq). Se determinan estos incrementos por gestión mediante la fórmula: $S = D - I + Gg$.

- En casos de ingresos por publicidad, el adjudicatario tiene derecho a un incremento equivalente a un tercio de los ingresos obtenidos por publicidad durante el ejercicio: $G_p = 1/3 * I_p$
- En casos de ingresos por viajeros sin título de transporte, el adjudicatario tiene derecho al 75% de los ingresos obtenidos por el operador por este concepto, cobrando a los viajeros encontrados sin título de viaje el precio público correspondiente: $G_m = 0,75 * I_m$
- En casos de ingresos por servicios extras, el adjudicatario tiene derecho a un incremento equivalente al 90% de los ingresos totales obtenidos por servicios extras, una vez deducido el coste de los kilómetros adicionales durante el ejercicio: $G_e = 90% * I_e$
- Considerando el número de viajeros de pago transportados durante el ejercicio (P), el número comprometido de viajeros de pago (Po) y la tarifa promedio ponderada (Iv), se establece lo siguiente:
 - Si $P \leq P_o$, es decir, si el número de viajeros de pago es menor o igual al número comprometido, el incremento es negativo y se calcula aplicando la tarifa promedio ponderada al déficit de pasajeros, equivalente a contar el número de viajes comprometidos por el operador: $G_v = (P - P_o) * t$
 - Si $P > P_o$, es decir, si el número de viajeros de pago supera al número comprometido, el excedente de ingresos $(P - P_o) * t$ se distribuye entre el Ayuntamiento y el operador según el esquema siguiente: $G_v = 1/2 * (P - P_o) * t$

Respecto a los ingresos del servicio, estos se dividen en las siguientes categorías:

- **Ingresos de viajeros de pago (Iv):** son todos los ingresos generados por los viajeros que utilizan cualquier tipo de título de transporte, actual o futuro.
- **Ingresos de publicidad (Ip):** estos provienen de la explotación publicitaria en el interior y exterior de los autobuses.

Ajuntament de Lleida

- **Ingresos de viajeros sin billete (Im):** estos ingresos se generan a partir de los viajeros que son encontrados sin billete o título de transporte adecuado, siguiendo los procedimientos establecidos en la normativa vigente.
- **Ingresos de servicios extra (Ie):** provienen de servicios prestados a terceros que no forman parte de la oferta básica. Se consideran ingresos del servicio y se utilizan en el cálculo de incentivos de gestión. Solo se consideran los servicios prestados a terceros, excluyendo al propio Ayuntamiento de Lleida, organismos autónomos y sus empresas dependientes.
- **Otros ingresos (Ia):** son generados por la explotación de actividades o bienes relacionados con el contrato que no se mencionan en otras secciones, como subvenciones, premios, ventas de activos fijos, indemnizaciones, etc. También se consideran ingresos del servicio las devoluciones que se produzcan debido a la no aplicación del IVA.

Las tarifas vigentes en la actualidad y que se encuentran publicadas y accesibles para los viajeros son las siguientes:

Tarifa	Precio
T-TEMPS: Para personas mayores de 65 años empadronadas en Lleida. Viajes ilimitados 100% gratuitos. El pase no es recargable.	0 €
T-NOSTRA B: Ámbito de la ciudad de Lleida para personas pre-jubiladas o jubiladas a partir de 62 años o con incapacidad absoluta a partir del 65%, empadronadas en Lleida e ingresos superiores al salario IPREM. De pago y admite recargas de 10, 20 o 30 viajes.	2,85 €
T-NOSTRA A: Ámbito de la ciudad de Lleida para personas pre-jubiladas o jubiladas a partir de 62 años o con incapacidad absoluta a partir del 65%, empadronadas en Lleida e ingresos inferiores al salario IPREM. Viajes gratuitos.	0 €
T-JOVE: Ámbito de la ciudad de Lleida, para personas empadronadas en Lleida en edad entre los 13 y 16 años. 8 viajes gratuitos en días lectivos y a precio de estudiante el resto de días.	0 €
T-ESTUDIANT: Ámbito de la ciudad de Lleida, para personas entre los 16 y 25 años empadronadas en Lleida que acrediten estar estudiando. También personas de 4 a 25 años que acrediten estudiar cursos reglados en la Ciudad sin estar empadronados en Lleida.	5,00 €
BITLLET SENZILL: Billete sencillo expedido en el autobús.	1,20 €
Adquisición tarjeta	2,00 €



Ajuntament de Lleida

El número de autobuses en la actualidad es de 49 y el servicio dispone de 12 líneas urbanas más un Bus Turístico y servicio a demanda con frecuencias de 6 a 30 minutos.

codi	matrícula	marca/model	antiguitat
4056	L 3255 AC	MB O405 GN2	25,35
4057	7456 GDX	MB O 530 G EUR 5 CITARO	14,60
4058	7545 GDX	MB O 530 G EUR 5 CITARO	14,60
4059	7122 HCY	MB O 530 G EUR 5 CITARO	11,71
4133	L 8979 AF	MB 412 D SPRINTER	23,71
4135	7503 CFY	MB O530	19,80
4138	7532 CFY	MB O530	19,80
4139	7554 CFY	MB O530	19,80
4142	7574 CFY	MB O530	19,80
4144	7604 CFY	MB O530	19,80
4145	7613 CFY	MB O530	19,80
4147	8602 DPL	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.25	17,33
4148	8605 DPL	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.25	17,33
4149	8610 DPL	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.25	17,33
4150	8614 DPL	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.25	17,33
4151	8627 DPL	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.25	17,33
4152	4216 FPW	MAN NL 202	30,58
4153	7327 GDX	MB O 530 EUR 5 CITARO	14,60
4154	7346 GDX	MB O 530 EUR 5 CITARO	14,60
4155	7431 GDX	MB O 530 EUR 5 CITARO	14,60
4156	7475 GDX	MB O 530 EUR 5 CITARO	14,60
4157	4867 GVP	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.29	12,73
4158	4875 GVP	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.29	12,73
4159	7136 HCY	IRISBUS GX 127 EEV	11,71
4160	8226 HDN	IRISBUS CITELIS 12	11,60



Ajuntament de Lleida

codi	matrícula	marca/model	antiguitat
4161	4945 GML	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.29	13,61
4162	4953 GML	IRISBUS CITYCLASS 491 E 12.29	13,61
4163	4100 HVD	SOLARIS URBINO 12	9,01
4164	4358 HVD	SOLARIS URBINO 12	9,01
4165	4467 HVD	SOLARIS URBINO 12	9,01
4166	4514 HVD	SOLARIS URBINO 12	9,01
4167	9513 JVD	MB SPRINTER	6,09
4168	8777 JVD	VOLVO 7900 HÍBRID	6,09
4169	9598 JVD	VOLVO 7900 HÍBRID	6,09
4170	9741 JVD	VOLVO 7900 HÍBRID	6,09
4171	9939 JVD	VOLVO 7900 HÍBRID	6,09
4172	0027 JVF	VOLVO 7900 HÍBRID	6,09
4173	2987 JWC	SOLARIS URBINO 12	5,98
4174	2921 JWC	VECTIA VERIS 12 HÍBRID	5,98
4175	2936 JWC	VECTIA VERIS 12 HÍBRID	5,98
4176	2962 JWC	VECTIA VERIS 12 HÍBRID	5,98
4177	9640 KSS	VOLVO 7900 HÍBRID	3,99
4178	9658 KSS	VOLVO 7900 HÍBRID	3,99
4179	9667 KSS	VOLVO 7900 HÍBRID	3,99
4180	9681 KSS	VOLVO 7900 HÍBRID	3,99
4181	9698 KSS	VOLVO 7900 HÍBRID	3,99
5632	1421 KSX	VOLVO 7900 HÍBRID	3,96
5634	1420 KSX	VOLVO 7900 HÍBRID	3,96
5637	6550 LBC	VOLVO 7900 HÍBRID	3,30

Además, en octubre de 2022, se incorporaron 3 nuevos vehículos híbridos a la flota.

En relación al personal actualmente involucrado en la prestación del servicio, se presenta la siguiente tabla:

TRABAJADOR (siglas de nombre y apellidos)	JORNADA TRABAJO	HORAS CONVENIO	HORAS/AÑO REALIZADAS POR EL PERSONAL
MAALJU	15%	1.564,83	235 horas/año
TEABJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MUSAJU	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAGICA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MOMOFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MARIPE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FASUCA	25%	1.564,83	391 horas/año
JOSAJU	25%	1.564,83	391 horas/año
RODEJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
COSEJU	25%	1.564,83	391 horas/año
LOPADA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
DELOAL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FEURAN	15%	1.564,83	235 horas/año
LOLAMI	100%	1.564,83	1.565 horas/año
AGBEP	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SEOCRA	100%	1.564,83	1.565 horas/año



Ajuntament de Lleida

TRABAJADOR (siglas de nombre y apellidos)	JORNADA TRABAJO	HORAS CONVENIO	HORAS/AÑO REALIZADAS POR EL PERSONAL
HESEJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAMOJA	25%	1.564,83	391 horas/año
GURUJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MOGOAL	25%	1.564,83	391 horas/año
VICAJÓ	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CEPEJA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
BOCAPE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FOCAFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
RISOFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GUFOJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MOLADA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
HESEJE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
RODIJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
LOFRMA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GOPAJA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GUFOGR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GIENJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ENSEJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
LILIO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
NACAJÓ	100%	1.564,83	1.565 horas/año
URPEJO	25%	1.564,83	391 horas/año
ARAMSE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MOMOJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GOSUOS	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAGEAN	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SEOCJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PRGORO	25%	1.564,83	391 horas/año
LEMAFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAGIRA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
RAREAN	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FACAJÓ	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MAVIJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MOCAJE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAMEEV	100%	1.564,83	1.565 horas/año
BALOIS	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CACOJO	25%	1.564,83	391 horas/año
VICAJÓ	100%	1.564,83	1.565 horas/año
COORJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SECARO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FEPEJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
TECIJA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
COHEJA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FLPAAN	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PUMOLU	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MAMAJÓ	100%	1.564,83	1.565 horas/año



Ajuntament de Lleida

TRABAJADOR (siglas de nombre y apellidos)	JORNADA TRABAJO	HORAS CONVENIO	HORAS/AÑO REALIZADAS POR EL PERSONAL
LOMUAD	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GIGIRA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PAMUFC	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SAARFC	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MEANFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GOAVJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
POARJA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CHBEAL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
NUARMA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GOGADA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FAMEDA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
HUESLL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
LOBOJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MABEXA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ALBEIS	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MISOYO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PAFAJE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GOHORU	100%	1.564,83	1.565 horas/año
JIVIVI	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ESRAJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MEJIGE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MASIFE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ARMAJA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
BEDODA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
VIMOGE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MOYMFE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
VAPEFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
OLDEAD	100%	1.564,83	1.565 horas/año
QUFLAL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FOMAJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
LOPETE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
LIVIFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PECOCR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ROFAMI	100%	1.564,83	1.565 horas/año
OCGAJU	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAPEVA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
BUFIAL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
JILELU	100%	1.564,83	1.565 horas/año
LASIMA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SAFACA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CAVIJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SOSELA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
GAORFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PAFOFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ALARDA	100%	1.564,83	1.565 horas/año

TRABAJADOR (siglas de nombre y apellidos)	JORNADA TRABAJO	HORAS CONVENIO	HORAS/AÑO REALIZADAS POR EL PERSONAL
HEBAJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
COCAFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
BAIZDA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
FLAMJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SUCAJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ZATAFR	100%	1.564,83	1.565 horas/año
TUMASE	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ALMAAL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
SEPALU	100%	1.564,83	1.565 horas/año
CHFL	100%	1.564,83	1.565 horas/año
RECOMI	100%	1.564,83	1.565 horas/año
TOCEMI	100%	1.564,83	1.565 horas/año
PLVIJO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ESPUPO	100%	1.564,83	1.565 horas/año
MACAMA	100%	1.564,83	1.565 horas/año
ARBADÍ	100%	1.564,83	1.565 horas/año

178.860 horas/año

Una vez analizada la naturaleza del contrato, se debe indicar que, actualmente, la gestión pública indirecta interesada ha desaparecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transpone 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 (LCSP), debido a que dicha figura contractual no se recoge en las directivas comunitarias sobre contratación pública de 2014.

3. HIPÓTESIS

Según el artículo 85 de la misma Ley, son servicios públicos locales los que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias y estos habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente de entre las enumeradas a continuación:

- **Gestión directa:** es la que efectúa la propia Administración. La Administración territorial titular del servicio atendiendo por sí misma, por sus propios órganos y medios la prestación del servicio. Características propias:
 - La propia Administración aporta el capital o base financiera del servicio.
 - La Administración soporta el riesgo de la actividad de la gestión.
 - La Administración asume la responsabilidad económica por los daños y perjuicios causados a los particulares debido al funcionamiento del servicio.

Ajuntament de Lleida

Dentro de la gestión directa el servicio puede efectuarse:

- De forma centralizada: sin personificación jurídica del servicio (se efectúa dentro de la propia organización administrativa del ente público titular del servicio).
- De forma descentralizada: dando personalidad jurídica a la organización del servicio (se efectúa mediante un organismo administrativo específico dotado de entidad jurídica) bien:
 - Pública: organismos autónomos:
 - Organismo autónomo local.
 - Privada:
 - Entidad pública empresarial local.
 - Sociedad mercantil local cuyo capital social sea de titularidad pública.

Solo podrá hacerse uso de las formas privadas previstas cuando quede acreditado, mediante memoria justificativa elaborada al efecto, que resultan más sostenibles y eficientes que las formas públicas dispuestas, para lo que se deberán tener en cuenta los criterios de rentabilidad económica y la recuperación de la inversión.

- **Gestión indirecta**: la Administración titular del servicio público puede gestionarlo y prestarlo de forma indirecta transfiriendo y encomendando estas funciones a otra persona o entidad, normalmente privada, en virtud del contrato administrativo de gestión. Esto lo hará la Administración mediante las distintas formas previstas de contrato de gestión de servicios públicos.

De esta forma, la Administración encomienda la prestación a un tercero, que aporta los medios necesarios (en su totalidad o parte de ellos).

Dentro de esta modalidad nos centraremos en dos tipos:

- Concesión de servicios: con riesgo operacional. Se traslada el riesgo y ventura y los poderes de decisión del servicio a la empresa adjudicataria.
- Gestión a través de una Sociedad Mixta.

Estos serán los modelos de gestión que se analizarán con el fin de determinar el óptimo método para el desarrollo y consecución del servicio de transporte público de Lleida.

A modo resumen se estudiarán los siguientes escenarios:

Ajuntament de Lleida

- **Escenario A:** gestión directa del servicio, a través de Entidad Local u Organismo Autónomo.
- **Escenario B:** gestión indirecta del servicio a través de la modalidad de contratación de concesión de servicios.
- **Escenario C:** gestión indirecta del servicio a través de Sociedad Mixta.

Ha de tenerse en cuenta que, para los cálculos realizados que determinan los costes de la gestión del servicio mediante los diferentes escenarios estudiados, se ha considerado que la plantilla actual es la adecuada; que se presta el servicio con los mismos vehículos que hasta ahora y que estos funcionan durante el mismo tiempo. Además, las inversiones previstas para la optimización de la prestación de transporte público se establecen en el apartado 5 de este documento.

3.1. DURACIÓN PREVISTA PARA CADA MODELO DE GESTIÓN ANALIZADO

La duración tiene implicaciones significativas en términos de planificación, eficiencia y estabilidad económica en los servicios prestados, por lo que, en este apartado, se abordará la duración prevista para cada modelo de gestión analizado:

- **ESCENARIO A. Modelo de gestión directa a través de Entidad Local u Organismo Autónomo:** se ha determinado una duración prevista de DIEZ (10) AÑOS debido a que, según el artículo 4.3. del Reglamento (CE) nº 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, *“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar”*.

Este enfoque implica que la entidad asumirá directamente la responsabilidad de la ejecución y gestión de los servicios objeto del contrato durante este período. En él, la sociedad municipal se encargará de la planificación, coordinación y supervisión de las actividades necesarias para garantizar la adecuada prestación de los servicios. Esta duración se ha establecido teniendo en cuenta los requisitos específicos de la prestación, los plazos razonables para alcanzar los objetivos propuestos y la posibilidad de comparativa con el resto de los escenarios.

- **ESCENARIO B. Modelo de gestión indirecta a través de concesión de servicios:** de igual modo se ha previsto una duración de DIEZ (10) AÑOS debido a que, según el artículo 4.3. del Reglamento (CE) nº 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, *“La duración de los contratos de*

Ajuntament de Lleida

servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar”.

De este modo, se cede la gestión de servicios a un tercero durante este período de tiempo. Esta duración se ha establecido teniendo en cuenta los mismos requisitos que en el caso de la gestión directa, de modo que los estudios puedan ser comparables.

- **ESCENARIO C. Modelo de gestión indirecta a través de Sociedad Mixta:** se ha determinado una duración prevista de DIEZ (10) AÑOS debido a que, según el artículo 4.3. del Reglamento (CE) nº 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, *“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar”.*

3.2. DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD DE PERSONAL PARA LA CORRECTA EJECUCIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

La adecuada ejecución del servicio de transporte público de la provincia de Lleida requiere de una planificación rigurosa y detallada, que asegure la disponibilidad del personal suficiente y adecuado en cantidad y categoría. Por ello, se ha procedido a realizar el cálculo de las horas anuales necesarias para la categoría de conductor, considerando factores como las líneas existentes, sus horarios de funcionamiento, su frecuencia y los tiempos de recorrido.

Tras este análisis se ha determinado que se necesitan un total de 165.083 horas al año de personal conductor de autobuses para la correcta ejecución del servicio. Sin embargo, para garantizar que el personal susceptible de subrogación es suficiente, se ha tomado como referencia el porcentaje de dedicación de esta categoría respecto a la jornada máxima según el Convenio Colectivo de la Empresa de Autobusos de Lleida, S.A.

Aplicando este porcentaje y sumando el resultado correspondiente a todos los trabajadores, se ha obtenido un total de 178.860 horas al año que realizan en la actualidad los conductores de autobuses susceptible de subrogación. Esto significa que se cuenta con el número adecuado de conductores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar su continuidad y calidad.



CÁLCULO NECESIDAD HORARIA DE PERSONAL CONDUCTOR DE AUTOBUSES

LÍNEA	NOMBRE	HORARIO (L-V)	HORARIO (SÁBADOS)	HORARIO (DOMINGOS)	HORAS FUNCIONAMIENTO (L-V)	HORAS FUNCIONAMIENTO (SÁBADOS)	HORAS FUNCIONAMIENTO (DOMINGOS Y FEST)	FRECUENCIA (MINUTOS)	LONGITUD TRAYECTO	VELOCIDAD MEDIA	TIEMPO TOTAL TRAYECTO (incluso parada)
1	INTERIOR	06:55-21:55	06:55-21:46	09:07-21:27	15	14,75	12,5	15			18,00 minutos
2	RONDA - HOSPITALS	06:55-22:46	07:00-22:10	07:00-22:10	15,75	15	15	15			44,00 minutos
3	EXTERIOR - HOSPITALS	06:55-22:41	08:30-22:25	07:30-15:00	15,7	14	7,5	15			44,00 minutos
4	PARDINYES-MARIOLA	07:00-22:35	07:00-21:35	07:00-21:35	15,5	14,5	14,5	20			43,00 minutos
5	CAPPONT - ARNAU DE VILANOVA	06:40 - 22:30	06:40 - 21:10	07:20 - 20:20	16	14,4	13	20			70,00 minutos
6	MERCAT BORDETA AGRONOMS TANATORI	07:00-21:48	07:15-21:20	08:30 - 21:15	15	14,15	12,75	20			60,00 minutos
7	COSTA MAGRANERS - AV. SANT PERE/SECÀ	06:30-22:48	06:55-21:53	08:09-21:29	16,3	15	13,5	15			92,00 minutos
8	BALÀFIA - CLOT - CENTRE	06:50 - 21:30	0	0	11,25	0	0	15			40,00 minutos
9	POLIGNS	06:50 - 19:00	0	0	12	0	0	60			45,00 minutos
10	GRAN DE LLIVIA - CAPARRELLA	07:05 - 21:10	0	0	14	0	0	60			55,00 minutos
20	RONDA - HOSPITALS	07:00 - 22:35	07:00 - 22:35	07:15-22:15	15,5	15,5	15	15			28,00 minutos
70	LLIVIA-BORDETA	08:15-20:30	08:15-20:30	09:00-14:45	12,25	12,25	5,75	60			55,00 minutos
BT	BUS TURISTIC	0	11:00 -19:00	11:00 -19:00	0	8	8	0	11,00 km	13 km/h	50,77 minutos



CÁLCULO NECESIDAD HORARIA DE PERSONAL CONDUCTOR DE AUTOBUSES

AUTOBUSES / TRAYECTO	MINUTOS FUNCIONAMIENTO/DÍA (L-V)	MINUTOS FUNCIONAMIENTO/DÍA (SÁBADOS)	MINUTOS FUNCIONAMIENTO/DÍA (DOMINGOS Y FEST)	MINUTOS/DÍA TOTALES (L-V)	MINUTOS/DÍA TOTALES (SÁBADOS)	MINUTOS/DÍA TOTALES (DOMINGOS Y FEST)	HORAS/DÍA TOTALES (L-V)	HORAS/DÍA TOTALES (SÁBADOS)	HORAS/DÍA TOTALES (DOMINGOS Y FEST)	HORAS/AÑO
2	900	885	750	1.800,00 minutos	1.770,00 minutos	1.500,00 minutos	30 horas/día	30 horas/día	25 horas/día	10.585 horas/año
3	945	900	900	2.835,00 minutos	2.700,00 minutos	2.700,00 minutos	47 horas/día	45 horas/día	45 horas/día	16.979 horas/año
3	942	840	450	2.826,00 minutos	2.520,00 minutos	1.350,00 minutos	47 horas/día	42 horas/día	23 horas/día	15.259 horas/año
3	930	870	870	2.790,00 minutos	2.610,00 minutos	2.610,00 minutos	47 horas/día	44 horas/día	44 horas/día	16.616 horas/año
4	960	864	780	3.840,00 minutos	3.456,00 minutos	3.120,00 minutos	64 horas/día	58 horas/día	52 horas/día	22.218 horas/año
3	900	849	765	2.700,00 minutos	2.547,00 minutos	2.295,00 minutos	45 horas/día	42 horas/día	38 horas/día	15.836 horas/año
7	978	900	810	6.846,00 minutos	6.300,00 minutos	5.670,00 minutos	114 horas/día	105 horas/día	95 horas/día	39.850 horas/año
3	675	0	0	2.025,00 minutos	0,00 minutos	0,00 minutos	34 horas/día	0 horas/día	0 horas/día	8.303 horas/año
1	720	0	0	720,00 minutos	0,00 minutos	0,00 minutos	12 horas/día	0 horas/día	0 horas/día	2.952 horas/año
1	840	0	0	840,00 minutos	0,00 minutos	0,00 minutos	14 horas/día	0 horas/día	0 horas/día	3.444 horas/año
2	930	930	900	1.860,00 minutos	1.860,00 minutos	1.800,00 minutos	31 horas/día	31 horas/día	30 horas/día	11.247 horas/año
1	735	735	345	735,00 minutos	735,00 minutos	345,00 minutos	12 horas/día	12 horas/día	6 horas/día	710 horas/año
2	0	480	480	0,00 minutos	960,00 minutos	960,00 minutos	0 horas/día	16 horas/día	16 horas/día	1.088 horas/año

TOTAL HORAS NECESARIAS

165.083
horas/año

4. ANÁLISIS JURÍDICO

4.1. INTRODUCCIÓN A LOS MODELOS DE GESTIÓN.

En el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), se estipulan las competencias pertenecientes a los municipios, en el apartado 2.g) de dicho artículo se establece como competencia propia el transporte colectivo urbano, asimismo en el artículo 66 3.(m del Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, se estipula que el transporte público de viajeros es una competencia municipal.

Asimismo, el artículo 85 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que son servicios públicos locales los que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias, por lo tanto, de conformidad con los artículos 25.2. g) y 85.1. LRBRL, el transporte colectivo urbano es un servicio público.

En referente a la implantación de un modelo de gestión de un servicio público, la Sentencia del TSJ Andalucía de 2 de febrero de 2015 o la Sentencia del TSJ de Canarias de 30 de mayo de 2016 inciden en la necesidad de realizar el proceso estipulado en el del artículo 97 Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local (TRRL), en dicho artículo se estipula el siguiente procedimiento:

- a) Acuerdo inicial de la Corporación, previa designación de una comisión de estudio compuesta por miembros de la misma y por personal técnico.
- b) Redacción por dicha Comisión de una memoria relativa a los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de la actividad económica de que se trate, en la que deberá determinarse la forma de gestión, entre las previstas por la Ley, y los casos en que debe cesar la prestación de la actividad. Asimismo, deberá acompañarse un proyecto de precios del servicio, para cuya fijación se tendrá en cuenta que es lícita la obtención de beneficios aplicable a las necesidades generales de la Entidad local como ingreso de su Presupuesto, sin perjuicio de la constitución de fondos de reserva y amortizaciones.
- c) Exposición pública de la memoria después de ser tomada en consideración por la Corporación, y por plazo no inferior a treinta días naturales, durante los cuales podrán formular observaciones los particulares y Entidades, y
- d) Aprobación del proyecto por el Pleno de la Entidad local.

Ajuntament de Lleida

Para la ejecución efectiva en régimen de monopolio de las actividades reservadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, se requerirá el cumplimiento de los trámites previstos en el número anterior referidos a la conveniencia del régimen de monopolio y se recabará informe de la autoridad de competencia correspondiente, si bien el acuerdo a que se refiere su apartado d) deberá ser optado por mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación. Si se solicitase dictamen del Consejo de Estado o del órgano consultivo superior del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma, donde existiese, no se computará el tiempo invertido en evacuar la consulta.

Asimismo, en el Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, estipula en los artículos 158 – 163 el establecimiento, prestación y supresión de servicios locales. En el artículo 159 de dicho decreto se establece los elementos esenciales que debe contener el expediente para implementación del servicio:

- a) Memoria justificativa.
- b) Proyecto de establecimiento.
- c) El reglamento que regule el servicio declarará expresamente que la actividad de que se trate queda asumida por la entidad local como propia y determinará el alcance de las prestaciones en favor de los ciudadanos.

Para la elaboración de los citados documentos, la entidad local, cuando justifique la necesidad, podrá contar con la asistencia técnica y jurídica del consejo comarcal, de la diputación y de la Administración de la Generalidad por medio de los respectivos servicios de asistencia local.

Asimismo, el artículo 160 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, indica que el expediente instruido con los documentos anteriormente mencionados se someterá a información pública por el plazo de treinta días, mediante anuncios que se insertarán en el Boletín Oficial de la provincia, DOGC y en el tablón de anuncios de la Corporación. Simultáneamente se dará audiencia a los interesados y a las entidades que, si procede, hayan ejercido la iniciativa. El Pleno de la Corporación, previa la resolución de las sugerencias, en su caso formuladas, acordará el establecimiento del servicio aprobará el proyecto de establecimiento y el reglamento que regule su prestación, y preverá los efectos económicos que se deriven de su implantación, en especial, en el presupuesto.

Asimismo, es importante señalar el artículo 162 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales,

Ajuntament de Lleida

debido a que en el mismo se destaca que según el modo de gestión, hay matizaciones en referencia a la implementación del servicio:

- En régimen de libre concurrencia bastará el acuerdo de aprobación definitiva del pleno de la corporación, adoptado en base al expediente aprobado para el establecimiento del servicio a que se refieren los artículos 159 y 160 Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales.
- Cuando la ley declare expresamente reservados a los municipios los servicios esenciales y aquéllos opten por su prestación en régimen de monopolio, tendrá que instruirse un expediente de acuerdo con el procedimiento que establecen los artículos 183 y concordantes del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, sin perjuicio del procedimiento para el establecimiento del servicio.

Además, cabe resaltar que en caso de cambio de la forma de gestión de un servicio exigirá la instrucción del expediente y la tramitación del procedimiento, en los aspectos aplicables, a los que se refieren los artículos 159 y 160 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales.

4.2. MODELOS DE GESTIÓN

Una vez concretada la implementación del servicio, se debe proceder a detallar los modelos de gestión, los mismos se encuentran establecidos en el artículo 85 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL) y el artículo 249 del Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña en dichos artículos se diferencia entre gestión directa e indirecta, a continuación se definirá cada tipo de gestión y las modalidades de cada una de ellas:

- **GESTIÓN DIRECTA**

El artículo 41 del Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales, dispone que se entenderá por gestión directa la que para prestar los servicios de su competencia realicen las corporaciones locales por sí mismas o mediante organismo dependiente exclusivamente de ellas, asimismo el artículo 252 del Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, especifica las siguientes características de la gestión directa:

Ajuntament de Lleida

- En la gestión directa por el propio ente local, éste asume y centraliza el servicio, y ejerce de manera exclusiva las potestades de dirección y de gestión.
- Los medios personales y materiales del servicio se adscriben y se integran en el presupuesto del ente local, de acuerdo con el principio de unidad presupuestaria.

➤ **Gestión por la propia Entidad local**

En el artículo 190 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, se establece la siguiente definición de la gestión directa:

- Gestión directa: la entidad local asume y centraliza el servicio, ejerce de manera exclusiva las potestades de dirección y de gestión sobre aquél y utiliza personal directamente dependiente de la propia corporación, asumiendo ésta el riesgo derivado de la gestión. Los medios personales y materiales del servicio se adscriben e integran en el presupuesto de la entidad local. La gestión económica de los servicios gestionados de manera centralizada quedará sujeta a la función de intervención y del control interno financiero y de eficacia.

Además, en el artículo 191 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, estipula que la dirección superior de los servicios corresponderá al presidente de la corporación o al miembro de la misma en que delegue, o en que se desconcentre mediante una disposición general a propuesta de aquél, sin perjuicio de la dirección técnica que corresponde a la jefatura del servicio respectivo. Para la gestión del servicio se podrá designar un administrador, cuyas funciones serán de mera gestión, quedando excluidas las de disposición de caudales y las de carácter resolutorio.

Asimismo en el artículo 192 – 198 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, que indica que regula la gestión directa de servicios por la entidad local se podrá realizar por medio de una organización especial, sin personalidad jurídica, compuesta por un consejo de administración y una gerencia, sin perjuicio de que la naturaleza del servicio exija la adopción de otra forma de organización, mediante la creación de otros órganos complementarios. El acuerdo por el cual se establece que un servicio lo gestiona directamente la entidad local mediante una organización especial incluirá los aspectos orgánicos y de funcionamiento y, en su caso, la desconcentración de funciones de acuerdo con la reglamentación del propio servicio.

Ajuntament de Lleida

➤ **Gestión directa mediante Organismo autónomo local y entidad pública empresarial**

El artículo 85 bis, añadido a la LRBRL por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, es el que contiene la regulación de los organismos autónomos y las entidades públicas empresariales.

En su apartado 1 establece que la gestión directa de los servicios de la competencia local mediante las formas de organismos autónomos locales y de entidades públicas empresariales locales se registrarán, respectivamente, por lo dispuesto en los 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 (dicha norma ha sido derogada por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público), con las siguientes especialidades:

- i. Su creación, modificación, refundición y supresión corresponde al Pleno, que aprobará sus estatutos. Deben quedar adscritos a una Concejalía, Área u órgano equivalente, si bien, en el caso de las entidades públicas empresariales, también podrán estarlo a un organismo autónomo local, siendo posible, excepcionalmente, la existencia de tales entidades, cuyos estatutos les asignen la función de dirigir o coordinar a otros entes de la misma o distinta naturaleza.
- ii. El titular del máximo órgano de dirección de los mismos deberá ser funcionario de carrera o personal laboral de las Administraciones Públicas o un profesional del sector privado, titulados superiores en ambos casos, y con más de cinco años de ejercicio profesional en el segundo. En los municipios del Título X tendrá la consideración de órgano directivo.
- iii. En los organismos autónomos locales deberá existir un consejo rector, cuya composición se determinará en sus estatutos.
- iv. En las entidades públicas empresariales locales deberá existir un consejo de administración, cuya composición se determinará en sus estatutos, siendo secretario del mismo un funcionario público de titulación superior, que ejercerá las funciones de fe pública y asesoramiento legal de los órganos unipersonales y colegiados de estas entidades.
- v. La determinación y modificación de las condiciones retributivas, tanto del personal directivo, como del resto del personal, deberán ajustarse en todo caso a las normas que al respecto apruebe el Pleno o la Junta de Gobierno, según corresponda.

Ajuntament de Lleida

- vi. Estarán sometidos a controles específicos sobre la evolución de los gastos de personal y de la gestión de sus recursos humanos por las correspondientes Concejalías, área, u órgano equivalente de la entidad local. A unas u otro deberán remitir anualmente su inventario de bienes y derechos, siendo necesaria la autorización de la concejalía, área u organismo al que se encuentren adscritos, para celebrar contratos de cuantía superior a las cantidades previamente fijadas por aquella, que ejercerá, igualmente, un control de eficacia.

El apartado 2 del precepto establece los extremos que habrán de contener los estatutos de los organismos autónomos y de las entidades públicas empresariales locales. Son los siguientes:

- i. Determinación de los máximos órganos de dirección del organismo, su forma de designación, con indicación de los actos y resoluciones que agoten la vía administrativa.
- ii. Funciones y competencias del organismo, con indicación de las potestades administrativas generales que éste puede ejercitar.
- iii. En el caso de las entidades públicas empresariales, los estatutos también determinarán los órganos a los que se confiera el ejercicio de potestades administrativas.
- iv. El patrimonio que se les asigne y los recursos económicos que hayan de financiar el organismo. e) El régimen relativo a recursos humanos, patrimonio y contratación.
- v. El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, de intervención, de control financiero y de eficacia será, en todo caso, conforme con la legislación de Haciendas Locales y con lo dispuesto en el capítulo III del Título X de la LRBRL.

Como se ha mencionado anteriormente la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado ha sido derogada por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. No obstante, una vez analizada la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público en referencia a los organismos autónomos, se debe resaltar que la disposición final decimocuarta, en el apartado dos, se indica lo siguiente:

“[...] 2. No tiene carácter básico y se aplica exclusivamente a la Administración General del Estado y al sector público estatal lo previsto en:

Ajuntament de Lleida

a) La subsección 2.ª referida a los órganos colegiados de la Administración General del Estado de la sección 3.ª del capítulo II del Título preliminar.

b) El Título I relativo a la Administración General del Estado.

c) Lo dispuesto en el Capítulo II relativo a la organización y funcionamiento del sector público institucional estatal, el **Capítulo III de los organismos públicos estatales**, el Capítulo IV de las Autoridades administrativas independientes, el Capítulo V de las sociedades mercantiles estatales, en el artículo 123.2 del Capítulo VI relativo a los Consorcios, los artículos 128, 130, 131, 132, 133, 135 y 136 del Capítulo VII de las fundaciones del sector público estatal y el Capítulo VIII de los fondos carentes de personalidad jurídica, todos ellos del Título II relativo a la organización y funcionamiento del sector público institucional.

d) Lo previsto en las disposiciones adicionales: cuarta, sobre adaptación de entidades y organismos estatales, quinta, sobre gestión compartida de servicios comunes en organismos públicos estatales, sexta, sobre medios propios, séptima, sobre el registro electrónico estatal de órganos e instrumentos de cooperación, undécima, sobre conflictos de atribuciones intraministeriales, duodécima, sobre Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, decimotercera, relativa a las entidades de la Seguridad Social, decimocuarta, sobre la organización militar, decimoquinta, relativa al personal militar, la decimosexta, sobre Servicios territoriales integrados en las Delegaciones del Gobierno, decimoséptima, relativa a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, la decimoctava relativa al Centro Nacional de Inteligencia, la decimonovena relativa al Banco de España y la vigésima relativa al Fondo de Reestructuración Ordenada Bancaria."

Por lo tanto, se debe tener en cuenta que los organismos autónomos locales y entidades pública empresariales, se deben regir por las siguientes normativas; las especialidades establecidas en apartado 1 del artículo 85 bis de la LRBRL asimismo lo estipulado apartado 2 de dicho artículo, los organismos autónomos se aplicarán los artículos 199-210 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, y con carácter supletorio los artículos 88 -102 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público para los organismo autónomos y artículos 103- 108 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público para las entidades públicas empresariales todo ello de conformidad con la artículo 149.3. de la Constitución Española.

Por último, debemos resaltar que el Ayuntamiento de Lleida dispone de dos organismos autónomos:

Ajuntament de Lleida

- TURISME LLEIDA.
- INSTITUT MUNICIPAL D'OCUPACIÓ SALAVADOR SEGUÍ.

Se debe concretar que, una vez analizado los estatutos de cada uno de los organismos autónomos anteriormente mencionados, la naturaleza y las finalidades de los mismos son las siguientes:

- TURISME LLEIDA: El objetivo del presente organismo es definir la política turística del Ayuntamiento de Lleida y ejecutarla conforme a lo estipulado en el artículo 3 de su estatuto.
- INSTITUT MUNICIPAL D'OCUPACIÓ SALAVADOR SEGUÍ: La finalidad del presente organismo es mejorar la empleabilidad de las personas y de las empresas en el término de Lleida de conformidad al artículo 3 de su estatuto.

Como se puede apreciar las finalidades que tienen los organismos anteriormente nombrados es muy diferente a la prestación del servicio de transporte urbano, asimismo las competencias (artículo 4 del Estatuto) de dichos organismos se relacionan con la finalidad que tiene cada uno, por lo tanto, es inviable que dichos órganos puedan realizar el servicio de transporte urbano.

Asimismo, cabe destacar que el Ayuntamiento de Lleida actualmente se encuentra realizando un plan de saneamiento financiamiento, por lo que, el mismo no se puede permitir crear nuevos organismos.

➤ **Gestión directa mediante sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública**

Se trata también de una gestión personificada, pero esta persona jurídica se configura como una empresa privada de la entidad local.

Su regulación la encontramos en el artículo 85 ter de la LRBRL, donde se dispone que se regirán íntegramente, cualquiera que sea su forma jurídica, por el ordenamiento jurídico privado, salvo las materias en que sea de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de control financiero, de control de eficacia y contratación. La sociedad deberá 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 constará el capital que deberá ser aportado por las Administraciones Públicas o por las entidades del sector público dependientes de las mismas a las que corresponda su titularidad.

Los estatutos determinarán la forma de designación y funcionamiento de la Junta General de accionistas y del Consejo de Administración, así como los máximos órganos de dirección de las mismas.

Ajuntament de Lleida

La regulación la encontramos también en el artículo 103 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, donde se estipula lo siguiente:

- i. En los casos en que el servicio o actividad se gestione directamente en forma de empresa privada, habrá de adoptarse una de las formas de Sociedad mercantil de responsabilidad limitada. La Sociedad se constituirá y actuará conforme a las disposiciones legales mercantiles, y en la escritura de constitución constará el capital, que deberá ser aportado íntegramente por la Entidad local, la forma de constituir el Consejo de Administración y la determinación de quienes tengan derecho a emitir voto representando al capital social.
- ii. Cuando las pérdidas excedan de la mitad del capital social será obligatoria la disolución de la Sociedad, y la Corporación resolverá sobre la continuidad y forma de prestación del servicio.

Además en los artículos 89 a 94 del Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales se establece los órganos de dirección y administración de la entidad (la Corporación asumirá las funciones de Junta general, el Consejo de Administración y la Gerencia) asimismo se indica que los estatutos deberán determinar la competencia del Consejo de Administración y La Gerencia, además se describe el funcionamiento de la Corporación y competencia de la Junta general (nombrar el Consejo de Administración, fijar la remuneración de los Consejeros, modificar los Estatutos, aumentar o disminuir el capital, emitir obligaciones, aprobar el inventario y balance anual y las demás que la Ley de Sociedades anónimas atribuye a la Junta general) y por último, se establece las competencias del Consejo de Administración (facultades de dirección, gestión y ejecución respecto de la empresa, dentro de las normas estatutarias y de los preceptos de la legislación mercantil, sin perjuicio de las que se reservaren a la Corporación como Junta general y al Gerente).

Asimismo, se deberá tener en cuenta la regulación establecida en los artículos 211– 227 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales.

Por último, debemos resaltar que el Ayuntamiento de Lleida dispone de una empresa mercantil denominada EMPRESA MUNICIPAL D´AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L. (EMAU)

Hay que destacar que dicha empresa es un medio propio personificado de conformidad al artículo 1 de su Estatuto, asimismo ostenta dicha condición debido a que cumplen con los siguientes requisitos estipulados en el artículo 32.2. de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP):

Ajuntament de Lleida

- a) Que el poder adjudicador que pueda conferirle encargos ejerza sobre el ente destinatario de los mismos un control, directo o indirecto, análogo al que ostentaría sobre sus propios servicios o unidades, de manera que el primero pueda ejercer sobre el segundo una influencia decisiva sobre sus objetivos estratégicos y decisiones significativas.

Esta condición se ve reflejada en el artículo 1 del Estatuto debido a que se establece que la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L., ejecutará las prestaciones que unilateralmente le encargue la Corporación municipal, siempre que se trate de actividades previstas en su objeto social. Los encargos que realice el Ayuntamiento de Lleida a la sociedad no tendrán la consideración jurídica de contrato y tendrán que cumplir las previsiones de la LCSP para los encargos. Las relaciones entre la sociedad y el Ayuntamiento de Lleida derivadas de los encargos son de carácter instrumental, interno, dependiente y subordinado y, por tanto, no tienen naturaleza contractual.

- b) Que más del 80 por ciento de las actividades del ente destinatario del encargo se lleven a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados por el poder adjudicador que hace el encargo y que lo controla o por otras personas jurídicas controladas del mismo modo por la entidad que hace el encargo.

Esta condición se ve refleja en el artículo 1 del Estatuto debido a que se establece que al ser la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L. un medio propio del Ayuntamiento de Lleida es necesario que más del 80% de las actividades del EMAU se lleven a cabo en el ejercicio de cometidos confiados por el Ayuntamiento de Lleida. El cumplimiento de este requisito deberá quedar reflejado en la memoria integrante de las Cuentas Anuales de la EMAU y ser objeto de verificación por el auditor de cuentas en la realización de la auditoría de dichas cuentas anuales.

- c) Cuando el ente destinatario del encargo sea un ente de personificación jurídico-privada, además, la totalidad de su capital o patrimonio tendrá que ser de titularidad o aportación pública.

En el artículo 5 del Estatuto se establece que el capital es de propiedad exclusiva del Ayuntamiento de Lleida.

- d) La condición de medio propio personificado de la entidad destinataria del encargo respecto del concreto poder adjudicador que hace el encargo deberá reconocerse expresamente en sus estatutos o actos de creación, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

Ajuntament de Lleida

1. Conformidad o autorización expresa del poder adjudicador respecto del que vaya a ser medio propio.
2. Verificación por la entidad pública de que dependa el ente que vaya a ser medio propio, de que cuenta con medios personales y materiales apropiados para la realización de los encargos de conformidad con su objeto social.

Además, el artículo 32.2. de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) indica que los estatutos o acto de creación del ente destinatario del encargo deberá determinar: el poder adjudicador respecto del cual tiene esa condición; precisar el régimen jurídico y administrativo de los encargos que se les puedan conferir; y establecer la imposibilidad de que participen en licitaciones públicas convocadas por el poder adjudicador del que sean medio propio personificado, sin perjuicio de que, cuando no concurra ningún licitador, pueda encargárseles la ejecución de la prestación objeto de las mismas. Las condiciones anteriormente establecidas se cumplen conforme a lo estipulado en el estatuto que regula dicha entidad.

Una vez concretado que la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L. es un medio propio personificado, el Ayuntamiento de Lleida puede asignarle encargos, no obstante, los encargos que puedan conferirse a dicha empresa deben estar estipulados en los estatutos, por lo tanto, para determinar si el Ayuntamiento de Lleida puede encargar a la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L. el servicio de transporte de transporte urbano se debe de hacer mención al artículo 2 del Estatuto de dicha entidad donde se estipula que en materia de movilidad la empresa tendrá entre otras funciones la prestación de aquellos servicios o el ejercicio de aquellas actividades que le encargue el Ayuntamiento relacionados con la movilidad, así como otras funciones anexas y complementarias, por lo tanto, se entiende que el servicio de transporte urbano queda incluido.

Sin embargo, es inviable que el Ayuntamiento de Lleida encargue el servicio de transporte urbano a la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L., debido a que dicha empresa se encuentra en un plan de saneamiento financiero ya que la misma está muy endeudada, por lo tanto, encomendarle el servicio de transporte urbano a dicha entidad supondrá agravar la situación en la que se encuentra la sociedad.

- **GESTIÓN INDIRECTA**

La gestión indirecta y las modalidades en referencia a la prestación de un servicio viene regulado en la ley la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público,

Ajuntament de Lleida

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 (LCSP), a continuación, se analizará la concesión de servicios y la sociedad de económica mixta;

➤ **Contrato de concesión de servicios.**

El objeto del contrato de concesión de servicios se regula en el art. 284.1 LCSP. En él se dispone que para que un servicio pueda ser objeto del contrato de concesión es necesario que sea de titularidad o competencia de la Administración, sea susceptible de explotación económica y no implique el ejercicio de autoridad propia de los poderes públicos. Asimismo, de conformidad al segundo apartado del artículo anteriormente mencionado, es necesario, que previamente a la contratación, se establezca el régimen jurídico del servicio donde conste que la Administración ha asumido como propia esa prestación y en qué consistirá el servicio.

El régimen jurídico de los contratos de concesión de servicios se regula en los arts. 284-297 LCSP además de en otras disposiciones a lo largo de la ley y de la remisión del art. 297 LCSP a la regulación de las concesiones de obras.

En primer lugar, la ley (art 285 LCSP) dispone cuál ha de ser el contenido mínimo de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas (definir el objeto del contrato, condiciones de prestación del servicio, distribución de riesgo entre la Administración y el concesionario, requisitos de capacidad y solvencia financiera, económica y técnica, cesión del contrato), así como prever su posible división en lotes, de conformidad con lo dispuesto en el art. 99.3 LCSP.

En segundo lugar, se exige la tramitación previa de un estudio de viabilidad económico-financiera, previéndose que éste tendrá carácter vinculante cuando sostenga la no viabilidad del proyecto.

Los efectos, cumplimiento y extinción de los contratos de concesión de servicios se regularán por lo establecido en el artículo 286 LCSP.

El concesionario ha de cumplir el contrato tal como se hubiera establecido en los pliegos, reservándose la Administración facultades de policía cuando se trate de servicios públicos. Es comprensible, dado que mediante la celebración de estos contratos se busca satisfacer el interés público y la Administración no puede mantenerse al margen de una serie de prestaciones que son de su competencia.

Con carácter general, el concesionario ha de prestar el servicio tal como se hubiera pactado en los pliegos, de conformidad con la legislación aplicable y garantizando la continuidad, continuidad que exige incluso que siga prestando el servicio hasta que se

Ajuntament de Lleida

formalice nuevo contrato. Además, ha de garantizar su buen orden (pudiendo incluso dictar instrucciones para ello), evitando discriminaciones e indemnizando a terceros los daños consecuencia de la prestación del servicio, salvo que fueran imputables a la Administración.

El concesionario tiene derecho a una remuneración, la tarifa, siendo indiferente que se obtenga directamente de los usuarios o de la Administración, conforme a lo estipulado en el artículo 289 LCSP.

En relación a la contraprestación, el art 292 LCSP prevé el derecho del concesionario a los intereses de demora cuando la Administración no haga efectiva la contraprestación económica.

El contrato se ha ejecutar de conformidad con lo que se hubiera dispuesto en los pliegos, No obstante, es posible su modificación, tal como recoge el art. 290 LCSP, con carácter general, si se produjeran circunstancias sobrevenidas no previstas en los pliegos ni en el anuncio de licitación que provoquen una variación esencial del contrato se producirá resolución.

Partiendo de que en todo contrato de concesión de servicios debe haber una equivalencia entre las partes garantizada mediante el mantenimiento del equilibrio financiero, el art. 290 LCSP regula los supuestos en los que a Administración está obligada a restablecer el equilibrio económico del contrato:

- Cuando la Administración realice una modificación de las señaladas en el apartado 1 del artículo 290 LCSP.
- Cuando actuaciones de la Administración Pública concedente, por su carácter obligatorio para el concesionario determinaran de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato.

En el apartado 6 del artículo 290 LCSP se estipula que el concesionario tendrá derecho a desistir del contrato cuando éste sea extraordinariamente oneroso bien por haberse aprobado con posterioridad a la formalización del contrato una disposición de carácter general o por estar obligado legal o contractualmente, a incorporar avances técnicos surgidos con posterioridad a la formalización de la concesión. En su inciso final precisa que se entiende que resultaría extraordinariamente oneroso cuando, como consecuencia de lo anterior sus costes se vean incrementados un 5% del importe neto de negocios de la concesión por el periodo que le reste.

El contrato de concesión tendrá una duración máxima de 40 años para las concesiones de servicios que impliquen la realización de obras, 25 años para las que no impliquen realización de obras y 10 para servicios sanitarios sin ejecución de obras de conformidad

Ajuntament de Lleida

con el artículo 29 LCSP. Estos plazos máximos se configuran como un límite que no es posible superar pero tal como dispone la ley si se quiere celebrar por un plazo superior a los 5 años, el plazo de duración de la concesión no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.

En supuestos de incumplimiento del concesionario, la Administración puede optar por la resolución del contrato o por su intervención. En el caso de que opte por el secuestro, este debe tener una duración no pudiendo exceder de lo fijado en los pliegos o en lo que determine la Administración afectada, sin que en ningún caso pueda superar de tres años de conformidad al artículo 263.3. de LCSP.

Para finalizar la LCSP (art. 294 LCSP) prevé como causas de resolución de la concesión la ejecución hipotecaria, la demora de más de 6 meses en el pago de la contraprestación, el rescate, la supresión del servicio por razones de interés público, la imposibilidad de continuar con la prestación del servicio por acuerdos adoptados por la Administración y el secuestro por un plazo superior al previsto en el 263.3 LCSP.

En caso de que el Ayuntamiento de Lleida proceda establecer este tipo de gestión indirecta, deberá realizar procedimiento de licitación cumpliendo con lo estipulado en los artículos 103.2, 116, 117, 20, 156 y ss. y 285 de LCSP.

Asimismo, se debe tener en cuenta lo estipulado en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, estableció un nuevo régimen de actualización de valores monetarios. La política de desindexación obedece a la necesidad de actuar contra los perjuicios asociados al uso indiscriminado de la indexación, mecanismo que consiste en vincular la evolución de un valor monetario a la de un índice de precios.

El 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, en adelante RD 55/2017, tiene por objeto el desarrollo reglamentario de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, en lo que se refiere a las revisiones de valores monetarios motivadas por variaciones de costes, dentro de la habilitación dispuesta en los artículos 4 y 5 de esta ley. Se enmarca asimismo en la habilitación otorgada por el artículo 103 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.

Ajuntament de Lleida

Los precios contenidos en los contratos del sector público a los que es de aplicación el Real Decreto anteriormente mencionado, sólo podrán ser objeto de revisión periódica y predeterminada en aquellos otros contratos en los que el período de recuperación de la inversión sea igual o superior a cinco años. El expediente de contratación de la Concesión del Servicio Transporte urbano se enmarca en esta situación. Para tramitar el sistema de revisión periódica y predeterminada de las tarifas del contrato, se requiere como paso previo, que el órgano de contratación apruebe la estructura de costes del contrato.

En el apartado 7, del artículo 9, del RD 55/2017, se detallan los pasos a seguir para la tramitación de la aprobación de la estructura de costes de la actividad. En concreto en el artículo 9, se detalla lo siguiente:

“7. Para los contratos con un precio igual o superior a cinco millones de euros, el órgano de contratación incluirá en el expediente de contratación un informe preceptivo valorativo de la estructura de costes, emitido por el Comité Superior de Precios de Contratos del Estado.

A tales efectos, el órgano de contratación deberá:

- a) Solicitar a cinco operadores económicos del sector la remisión de su estructura de costes.**
- b) Elaborar una propuesta de estructura de costes de la actividad. Para ello utilizará, siempre que sea posible, la información de las respuestas que reciba de los operadores económicos mencionados en la letra anterior.*
- c) Someter su propuesta de estructura de costes a un trámite de información pública por un plazo de 20 días.** *En caso de que se presenten alegaciones en dicho trámite, el órgano de contratación deberá valorar su aceptación o rechazo de forma motivada en la memoria.*
- d) Remitir su propuesta de estructura de costes al Comité Superior de Precios de Contratos del Estado.**

El Comité Superior de Precios de Contratos del Estado deberá evacuar el informe preceptivo en un plazo no superior a veinte días, a contar desde el día siguiente a la recepción de la propuesta de estructura de costes mencionada en la letra d) anterior.

En caso de que el Comité considere que la información remitida no es suficiente o requiera alguna aclaración, podrá solicitar al órgano proponente información

Ajuntament de Lleida

adicional. Este requerimiento suspenderá el plazo de evacuación del informe en tanto no haya respuesta del órgano de contratación.

En el caso de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, así como de los organismos y entidades de ellas dependientes, este informe podrá ser recabado del órgano autonómico consultivo en materia de contratación pública, si existiera. En caso contrario, deberá ser recabado del Comité Superior de Precios de Contratos del Estado.

En todo caso, el órgano de contratación deberá comunicar a efectos informativos al Comité Superior de Precios de Contratos del Estado y, en su caso, al órgano autonómico consultivo correspondiente, la estructura de costes incluida en el pliego."

La regulación estipulada en el presente apartado será de aplicación supletoria, debido a que se deberá aplicar lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 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 (Reglamento (CE) nº 1370/2007). Se resalta el informe 1/2022, de 21 de febrero, de la Junta de Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad de Aragón, en el cual se establece que el régimen jurídico aplicable a los contratos de concesión de servicio de transporte urbano, en primer lugar, es de aplicación el Reglamento (CE) nº 1370/2007, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), como legislación sectorial y especial; y supletoriamente se aplicará la LCSP y su normativa de desarrollo.

➤ **Sociedad de economía mixta**

Desde un punto de vista legal, se entiende por sociedad de economía mixta aquella que se caracteriza por la concurrencia de capital público y privado, es decir, la concurrencia de socios privados y públicos mediante la constitución de una sociedad.

Este criterio de la concurrencia de ambos capitales, público y privado se contiene perfectamente en la legislación tanto española como de la Unión Europea.

En la normativa interna española, el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, derogado por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, define la sociedad de economía mixta como aquella "en la que la Administración participe, por sí o por medio de una entidad pública, en concurrencia con personas naturales o jurídicas", regulándolas de forma muy parcial en la Disposición adicional vigésimo novena (Fórmulas institucionales de colaboración entre el sector

Ajuntament de Lleida

público y el sector privado), indicando que son una sociedad “en la que concurra capital público y privado”.

Por su parte, la Normativa Europea las considera como una forma institucional de colaboración público-privada y las denomina consecuentemente como “Partenariados Público-Privados Institucionales” (PPPI), que en su traducción a nuestro Derecho son denominadas como “Colaboración Público-Privada Institucional” (CPPI).

Asimismo, la Comunicación interpretativa de la Comisión Europea de 5 de febrero de 2008 las define como: “Cooperación entre actores públicos y privados que constituyen una entidad con personalidad jurídica y capital mixto para ejecutar obras o servicios públicos”.

Caracteres esenciales de la sociedad de economía mixta:

1. Capital social

El artículo 282 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, establece que en las sociedades mixtas el capital social sólo pertenece parcialmente a la entidad local.

2. Gestión Indirecta y compartida:

El artículo 188.3. del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales, identifica a la sociedad mixta como una forma de gestión indirecta.

Este carácter de gestión indirecta, igualmente, lo ha destacado la Jurisprudencia. En este sentido, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 22 de abril de 2005, destaca en su Fundamento de Derecho Cuarto que: *“Los supuestos de sociedades de economía mixta reúnen capital público y capital privado constituyendo uno de los típicos entes instrumentales que atienden a la necesidad de las administraciones de trasladar a otros sujetos el ejercicio de competencias que satisfagan adecuadamente las necesidades colectivas de interés general. **De entrada, la participación de la Administración en el capital social en una determinada proporción compartiendo la gestión, ha de calificarse necesariamente como gestión indirecta** al no acreditarse que en tal caso exista un control de la Administración como pudiera ser la fiscalización e inspección contable, la aprobación por el ente local de su programa de actuación, financiación e inversiones”*. Es importante destacar que lo que se busca con las sociedades mixtas es compartir la

Ajuntament de Lleida

gestión del servicio, no una mera aportación de capital, pues como indica la citada Resolución Interpretativa de la Comisión: *“la aportación privada a los trabajos de la CPPI, además de la contribución al capital u otros activos, consiste en la participación activa en la ejecución de las tareas confiadas a la entidad de capital mixto y/o la gestión de dicha entidad. En cambio, la simple aportación de fondos por un inversor privado a una empresa pública no constituye una CPPI”*, distinguiéndose así entre la mera colaboración público-privada y el partenariado o colaboración institucional que implica no solo la inversión económica, sino que busca también la intervención privada en la gestión.

3. Duración temporal:

El carácter esencial de la sociedad de economía mixta se basa en la permanencia y en la duración temporal de la misma.

Así, el artículo 108 del Real Decreto Legislativo 781/1986, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local determina que: *“en los casos de prestación indirecta de la actividad, con la única excepción de los servicios concedidos, regirán las siguientes normas: A) Se fijará el término del convenio de acuerdo con las características del servicio, sin que en ningún caso pueda exceder de 50 años”*.

Asimismo, en dichos términos se pronuncia el artículo 284 del Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de los entes locales.

4. La sociedad de economía mixta no es un “medio propio”:

Tal y como ha recalcado el Tribunal de Justicia de la CE, las empresas mixtas, en las que el capital pertenece parcialmente al sector privado, aun cuando sea en una pequeña proporción, no se pueden considerar medio propio o, como indica la Comisión *“estructuras de gestión interna”* de un servicio público de las administraciones. La no consideración de medio propio da como resultado la imposibilidad de que se le realicen encomiendas o encargos de forma directa de una obra o servicio de acuerdo con la normativa de contratación pública o la de la Unión Europea reguladora del Mercado Interior.

El Informe 2/2012, de 1 de febrero, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad Autónoma de Aragón (*«Alcance de la Disposición adicional vigésimo*

Ajuntament de Lleida

novena del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, en relación con el contrato de gestión de servicios públicos»), **estipula que «una sociedad de economía mixta nunca puede ser considerada “medio propio”, a los efectos de lo dispuesto en los artículos 4.1, 8.2 y 24.6 de la LCSP, tal y como viene fijado por la doctrina del TJUE y, en consecuencia, no pueden encomendársele contratos o concesiones directamente». En consecuencia, la «Disposición adicional vigésima novena del LCSP, en los contratos de selección de un socio privado, exime de la tramitación de un doble procedimiento de licitación, (selección de socio y selección de adjudicatario) en los supuestos de constitución de una sociedad de economía mixta para la ejecución de una obra o prestación de un servicio, que previamente deben estar definidos y determinados con la precisión que exige la ley en la preparación de todo contrato.** La selección del socio privado deberá cumplir con los requisitos fijados por la doctrina del Tribunal de Justicia que se ha citado en la consideración jurídica IV». Por si no queda claro se concluye también que «no es posible adjudicar directamente ningún contrato ni concesión a una sociedad de economía mixta. Es necesario, siempre, tramitar el procedimiento licitatorio correspondiente para adjudicarle el contrato o concesión de que se trate».

Asimismo, cabe resaltar la Disposición adicional vigésima segunda de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, donde se estipula lo siguiente:

1. Las concesiones de obras y de servicios podrán adjudicarse directamente a una sociedad de economía mixta en la que concurra mayoritariamente capital público con capital privado, siempre que la elección del socio privado se haya efectuado de conformidad con las normas establecidas en esta Ley para la adjudicación del contrato cuya ejecución constituya su objeto, y siempre que no se introduzcan modificaciones en el objeto y las condiciones del contrato que se tuvieron en cuenta en la selección del socio privado.

La modificación de los contratos de concesión de obras o de concesión de servicios que se adjudiquen directamente según lo establecido en el párrafo anterior, únicamente se podrá realizar de conformidad con lo establecido en la Subsección 4.ª de la Sección 3.ª del Capítulo I del Título I del Libro Segundo, relativa a la modificación de los contratos.

2. En el caso en que la sociedad de economía mixta pretendiera acceder como concesionaria a otros contratos distintos de los referidos en el apartado 1 anterior,

Ajuntament de Lleida

deberá concurrir al correspondiente procedimiento de licitación de conformidad con lo establecido en la presente Ley.

3. Sin perjuicio de la posibilidad de utilizar medios de financiación tales como emisión de obligaciones, empréstitos o créditos participativos, las sociedades de economía mixta constituidas para la ejecución de un contrato de concesión de obras o de concesión de servicios, podrán:

a) Acudir a ampliaciones de capital, siempre que la nueva estructura del mismo no modifique las condiciones esenciales de la adjudicación salvo que hubiera estado prevista en el contrato.

b) Titulizar los derechos de cobro que ostenten frente a la entidad adjudicadora del contrato cuya ejecución se le encomiende, previa autorización del órgano de contratación, cumpliendo los requisitos previstos en la normativa sobre mercado de valores.

Asimismo, cabe destacar que el Ayuntamiento de Lleida actualmente se encuentra realizando un plan de saneamiento financiero, por lo que, el mismo no se puede permitir crear empresas mixtas.

4.3. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LA GESTIÓN DIRECTA E INDIRECTA

4.3.1. Ventajas y desventajas de los modelos de gestión directa

En primer lugar, si la gestión del servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida se realiza por alguna de las modalidades de gestión directa, la entidad no deberá sufragar los gastos de licitación del contrato, debido a que es posible que la entidad requiera de asesoramiento técnico para elaborar los pliegos ya que como se puede apreciar en el presente documento es una contratación compleja, por lo que, es posible que la entidad no disponga de la suficiente capacidad, de tal manera que requiera suscribir un contrato de servicios para el asesoramiento en la elaboración de los pliegos, además no realizar un procedimiento de licitación en referente a la explotación del servicio de transporte supone una disminución en el inicio de la ejecución del servicio, ya que se eliminan los plazos de elaboración de pliegos y demás documentación necesaria, licitación, adjudicación y formalización del contrato. No obstante, el Ayuntamiento de Lleida sí deberá realizar los procedimientos de licitación oportunos con la finalidad de garantizar prestaciones accesorias que son fundamentales para el correcto

Ajuntament de Lleida

funcionamiento del transporte como puede ser el suministro de combustible, servicio de mantenimiento de los vehículos, etc.

En segundo lugar, en el modelo de gestión directa la entidad podrá realizar las inversiones que sean necesarias en función del paso del tiempo con el objetivo de mantener en perfecto todos aquellos elementos materiales (vehículos, en caso instalaciones etc), así como el mantenimiento de la calidad del servicio, asimismo hay que destacar que en caso de que se produjera un cambio normativo que obligue a cambiar o adaptar las prestaciones o elementos que componen el servicio de transporte de viajeros, en la gestión directa dicho cambio o adaptabilidad es menos perjudicial que en la gestión indirecta debido a que esto puede suponer un coste que la empresa que está explotando el servicio no pueda afrontar siendo inviable la continuación del servicio.

No obstante, es importante resaltar que en la gestión directa la entidad dependerá solamente de los recursos propios para llevar a cabo el servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida, en caso de que la entidad no disponga de los recursos humanos y materiales para llevar a cabo la prestación es imposible poder realizar la misma.

GESTIÓN DIRECTA	
<p>VENTAJAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • No existen gastos para la licitación del contrato. • Se elimina los plazos del procedimiento de licitación del servicio. • Control directo sobre el servicio, asegurando la calidad del mismo. • Mayor adaptabilidad a cambio regulatorio que obligue a afrontar una inversión. 	<p>DESVENTAJAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ejecución del contrato dependerá solamente de recursos humanos y materiales propios, en caso de no contar con todos los recursos anteriormente indicados, la explotación del servicio es inviable. • Se deberán realizar licitaciones de prestaciones accesorias (suministro de combustible, servicio de mantenimiento, etc), necesarias para el correcto funcionamiento del servicio, incrementando el gasto de la administración.

4.3.2. Ventajas y desventajas de la gestión indirecta.

En primer lugar, la externalización de gestión del servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida a través de una licitación pública, supone que la empresa que finalmente sea adjudicataria del contrato será una empresa especializada en la realización de dichas prestaciones, contando con los medios humanos y materiales concretos y especializados para la realización de las mismas, debido a que en los pliegos que regirán la licitación se establecerán de forma detallada los medios materiales y humanos que deben estar adscrito al contrato, asimismo en fase de licitación la empresa adjudicataria debe demostrar que cumple con la solvencia económica y técnica para llevar a cabo la prestación.

En segundo lugar, a diferencia de la gestión directa, en la elaboración de la licitación, la entidad podrá establecer criterios de adjudicación con el objetivo de incrementar la calidad de la prestación a realizar debido a que se podrá valorar aquellos aspectos que se encuentran establecidos en los pliegos y pueden ser mejorados, suponiendo esto que la empresa adjudicataria será la que obtenga la mayor puntuación en los criterios de adjudicación.

En tercer lugar, es esencial que los pliegos que regirán la licitación y el contrato sean desarrollados y expliquen de manera detallada todas las características de las prestaciones a realizar, debido a que si los pliegos no se ajustan a la realidad de las prestaciones podrá suponer problemas para la ejecución de las prestaciones. Además, en la gestión indirecta, la empresa contratista para incrementar sus beneficios o mantenerlos podría a lo largo de la duración del contrato disminuir la calidad del servicio prestado, por lo que el Ayuntamiento de Lleida, en caso de optar por este tipo de modalidad, deberá incluir controles de calidad con el objetivo de que la empresa contratista no disminuya o perjudique la calidad del servicio.

En cuarto lugar, como se ha mencionado anteriormente, en caso de que la entidad no disponga del personal especializado en la elaboración de los pliegos la misma deberá suscribir un contrato de servicios para el asesoramiento en la elaboración de los pliegos, asimismo se debe tener en cuenta que la ejecución del servicio no comenzará hasta que se realice el procedimiento de licitación y se formalice el contrato.

A continuación, se establece de forma esquemática los aspectos más importantes:

GESTIÓN INDIRECTA	
<p>VENTAJAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La empresa adjudicataria del contrato es especializada en la ejecución del objeto del contrato. • La empresa adjudicataria aporta los medios humanos y materiales propios exigidos en los pliegos que rigen la contratación. • Posibilidad de aumento de la calidad de la prestación en función de lo ofertado por la empresa adjudicataria en fase de licitación en lo relativo a los criterios de adjudicación. 	<p>DESVENTAJAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existen gastos para la licitación del contrato y la ejecución del servicio no comenzará hasta que finalice el procedimiento de licitación y se formalice el contrato. • Durante toda la ejecución del contrato estará vinculado a lo estipulado en los pliegos y documentación que rigen el contrato, por lo tanto, la adaptabilidad es menor que en la gestión directa. • Aumento del tiempo de espera para la ejecución de la prestación debido a que se deben elaborar los pliegos que rigen la contratación, realizar la licitación y posteriormente formalizar el contrato. • La calidad y buena ejecución dependerá solamente de la empresa adjudicataria, pudiendo la misma afectar la calidad con el objetivo de disminuir las pérdidas o aumentar ganancias.

4.4. PROPUESTA JURÍDICA DE MODELO Y MODALIDAD PARA GESTIÓN DEL SERVICIO DE TRASPORTE URBANO DE VIAJEROS DE LLEIDA.

Analizados los modelos de gestión, se puede establecer que actualmente la realización del servicio de transporte de viajeros de Lleida mediante la gestión directa y sus modalidades es inviable.

El Ayuntamiento de Lleida actualmente se encuentra realizando un plan de saneamiento financiero, gestionar directamente el servicio de transporte supondría

Ajuntament de Lleida

un aumento del gasto, debido a que el Ayuntamiento además de los gastos que debe asumir en referente a la presentación del servicio, deberá añadir el gasto relativo a realizar las licitaciones de los contratos que se deben de realizar para garantizar el correcto funcionamiento del servicio (suministro de combustible, mantenimiento etc), conllevando esto, una carga adicional de trabajo para la administración.

En referente a la modalidad de gestión directa mediante organismo autónomo, se puede afirmar que el Ayuntamiento de Lleida cuenta con TURISME LLEIDA y INSTITUT MUNICIPAL D'OCUPACIÓ SALAVADOR SEGUÍ, la finalidad por los que fueron creados dichos organismos es completamente distinta a la prestación del servicio de transporte como se puede apreciar en el apartado 4.2. de la presente memoria, por lo tanto, dichos organismos no pueden realizar el servicio de transporte de Lleida, ya que su finalidad y competencia son distintas a la prestación del servicio de transporte.

En relación a la modalidad de gestión directa mediante sociedad mercantil local cuyo capital sea de titularidad pública, el Ayuntamiento de Lleida cuenta con la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L., dicha empresa podría realizar el servicio de transporte de viajeros debido a que en el artículo 2 del Estatuto de dicha entidad, se estipula que en materia de movilidad la empresa tendrá entre otras funciones la prestación de aquellos servicios o el ejercicio de aquellas actividades que le encargue el Ayuntamiento relacionados con la movilidad, así como otras funciones anexas y complementarias, por lo tanto, se entiende que el servicio de transporte urbano queda incluido, sin embargo, es inviable que el Ayuntamiento de Lleida encargue el servicio de transporte urbano a la EMPRESA MUNICIPAL D'AGENDA URBANA DE LLEIDA S.L., debido a que dicha empresa se encuentra en un plan de saneamiento financiero, ya que la misma está muy endeudada, por lo tanto, encomendarle el servicio de transporte urbano a dicha entidad supondrá agravar la situación en la que se encuentra la sociedad.

Una vez descartado el modelo de gestión directa, se procede analizar el modelo de gestión indirecta y sus modalidades.

En primer lugar, en referente a la sociedad mixta, se puede afirmar para que se adjudique directamente la explotación del servicio a dicha sociedad, se deberá realizar una licitación que tenga por finalidad la creación de la sociedad mixta y la explotación de servicio de transporte de Lleida, todo ello, de conformidad a lo estipulado en el apartado 4.2. de la presente memoria, como se ha indicado anteriormente el Ayuntamiento de Lleida actualmente se encuentra realizando un plan de saneamiento financiero, por lo tanto, no puede crear una sociedad mixta.

En segundo lugar, en relación a la modalidad de concesión de servicios, hay que destacar que es el modelo que más se asimila al extinto modelo de gestión de servicio

Ajuntament de Lleida

público en la modalidad de gestión interesada (modelo de aplicación en la actualidad en el servicio de transporte de viajeros de Lleida) ya que dicho modelo ha desaparecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transpone 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 (LCSP), debido a que dicha figura contractual no se recoge en las directivas comunitarias sobre contratación pública de 2014.

Por otro lado, se puede destacar que la concesión de servicios, la contratista asume íntegramente el riesgo operacional, asimismo deberá contar con los medios humanos y materiales necesarios para la realización del servicio, además la empresa contratista debió haber acreditado en fase de licitación para la adjudicación de la concesión de servicios solvencia económica, técnica y adscripción de medios, asegurando con ello que la contratista está capacitada para realizar el servicio de manera eficiente debido a que es una empresa especializada en el sector del transporte de viajeros, asimismo se puede destacar que en fase de licitación se establecerá criterios de adjudicación que se traducirán en una mejora cualitativa en la presentación del servicio, por otro lado, el contrato de concesión servicios tendrá una duración de 10 años traduciéndose en una estabilidad en la prestación debido a que dicho plazo será suficiente para que el contratista pueda recuperar la inversión realizada. Por todo lo anterior se establece como modelo de gestión la concesión de servicios ya que se establece como el más eficiente, a continuación, se detalla las características principales del modelo propuesto:

PROPUESTA JURÍDICA: CONCESIÓN DE SERVICIOS

- **Estabilidad en la prestación debido a que el contrato tendrá una duración suficiente para que el contratista pueda recuperar la inversión realizada.**
- **El riesgo operacional lo asume íntegramente la empresa adjudicataria.**
- **La empresa adjudicataria deberá disponer de todos los medios materias y humanos para la realización de las prestaciones que componen la concesión de servicios.**
- **La empresa adjudicataria en fase de licitación ha acreditado solvencia económica, técnica y adscripción de medios.**
- **Aumento cualitativo en la prestación del contrato debido a la aplicación de los criterios de adjudicación ofertados en fase de licitación.**

5. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO

Tras un exhaustivo análisis jurídico, se ha llegado a la conclusión de que tres modelos presentan un mayor interés para llevar a cabo un estudio detallado en el contexto de la gestión del servicio de transporte público. Estos modelos son los siguientes:

- **Escenario A:** gestión directa del servicio, a través de Entidad Local u Organismo Autónomo.
- **Escenario B:** gestión indirecta del servicio a través de la modalidad de contratación de concesión de servicios.
- **Escenario C:** gestión indirecta del servicio a través de Sociedad Mixta.

Aunque el análisis jurídico ha determinado que la gestión indirecta a través de concesión de servicios es el escenario más favorable, se procederá a realizar un análisis económico y financiero de los tres escenarios mencionados. Esto permitirá brindar una mayor justificación a la decisión tomada, considerando factores adicionales como la eficiencia operativa, la viabilidad económica y la calidad del servicio.

5.1. PROYECCIONES ECONÓMICAS UTILIZADAS EN EL ANÁLISIS

En el desarrollo del análisis económico-financiero se utilizan diferentes proyecciones económicas sólidas y realistas para cada uno de los modelos de gestión previstos. Estas ayudan a evaluar la viabilidad financiera de cada uno de ellos y proporcionan una base consistente para la toma de decisiones.

A continuación, se presenta una justificación detallada de la elección de cada una de las proyecciones utilizadas:

- **Absentismo:** aplicable para los tres modelos de gestión estudiados. El absentismo se define como la ausencia reiterada de un trabajador a su puesto de trabajo. En los costes relacionados con el personal que podría estar sujeto a un proceso de subrogación, se ha incorporado el concepto de absentismo. Esto implica que se han considerado los posibles períodos de ausencia o inasistencia de los empleados, así como los costes asociados a las sustituciones requeridas.
- **Gastos Generales:** aplicable para los modelos de gestión indirecta (concesión de servicios y sociedad mixta). Se entiende por gastos generales aquellos costes transversales en los que una empresa incurre en su operación diaria, que no están relacionados directamente con la producción o venta de servicios.

Estos pueden incluir gastos administrativos, de ventas, de investigación y desarrollo, de alquiler, de suministros, de seguridad, entre otros. Los gastos

Ajuntament de Lleida

generales son necesarios para mantener la empresa en funcionamiento, pero no tienen un impacto directo en los costes del servicio.

En función de la precisión y detalle en el cálculo de los costes asociados a la explotación se estima un porcentaje adicional relativo a gastos generales por el desarrollo de la actividad, que contendrán conceptos como: salarios y beneficios sociales no relacionados con la producción directa; alquiler o amortización de propiedades no relacionadas con la producción, como oficinas administrativas externas; servicios externos que no estén directamente relacionados con la producción; seguros; honorarios legales y contables; depreciación de equipos y elementos no relacionados con la producción; etc.

Estos gastos generales variarán según el tamaño y tipo de negocio, por lo que, de la comprensión detallada de este estudio, se estima un porcentaje de gastos generales del **5%** para el modelo de concesión de servicios y del **2,5%** para el modelo de sociedad mixta.

- **IVA aplicable:** aplicable al modelo de gestión directa debido a que existe IVA no deducible y que habría que asumirlo la Entidad Local u Organismo Autónomo. El Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), es un impuesto indirecto en España que se carga en el precio de bienes y servicios y que es sufragado por el consumidor final. El IVA es el principal impuesto indirecto del país y su recaudación es significativa para el presupuesto del Estado. Este impuesto se aplica a la mayoría de los bienes y servicios, con algunas excepciones y tipos reducidos. Las sociedades y empresas están obligadas a cumplir con ciertas obligaciones formales, como emitir facturas que incluyen el IVA correspondiente y presentar declaraciones periódicas de IVA. También deben llevar un registro de las operaciones sujetas al IVA. Para determinar el IVA aplicable utilizaremos la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.
- **Porcentaje de Seguridad Social:** aplicable para los tres modelos de gestión estudiados. Todos los empresarios y trabajadores pagan, cada mes, las cotizaciones a la Seguridad Social. Concretamente, es la empresa la que realiza el pago de la parte correspondiente al trabajador, tras retener en nómina las cantidades pertinentes. Se atiende a los siguientes subconceptos:
 - Determinación del tipo de porcentaje de las contingencias de la seguridad social:
 - Contingencias comunes: en función de la Base de Cotización por Contingencias Comunes del trabajador.

- Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales: se aplica la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado, que habla sobre las "Tarifas de primas para la cotización a la seguridad Social por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales", en la redacción dada por la Disposición Final Quinta del Real Decreto-Ley 28/2018, de 28 de diciembre, para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo.

Se utiliza el listado según código CNAE-2009 y título de la actividad económica específica.

- Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI): aplicable a partir de 2023, que nace como medida para garantizar el sistema de las pensiones.
- Determinación del tipo de porcentaje por otros conceptos de recaudación conjunta:
 - Desempleo: dependerá del tipo de contrato que disponga el trabajador.
 - Fondo de Garantía Salarial (FOGASA): porcentaje destinado al Organismo Público encargado de abonar a los trabajadores el importe de los salarios pendientes de pago debido a causas de insolvencia, suspensión de pagos, quiebra o concurso de acreedores de los empresarios.
 - Formación Profesional.

El cálculo del coste del personal susceptible de subrogación incluye el importe correspondiente al concepto de Seguridad Social específica para cada trabajador, que está adecuada a sus condiciones y características particulares.

- **Tasa de actualización de gastos e ingresos:** aplicable para los tres modelos de gestión estudiados. La inflación que viene afectando a España, así como a numerosos países, en los últimos años, trata de un aumento generalizado de los precios de los bienes y servicios en la economía a lo largo del tiempo.

El Índice de Precios de Consumo (IPC) es el principal indicador de la inflación utilizando por el Banco de España y el Eurostat, siendo el objetivo, a largo plazo,

Ajuntament de Lleida

de la política monetaria de la Unión Europea mantener una tasa de inflación entorno al 2%.

En los últimos años, la tasa de inflación en España no ha sido considerablemente alta, sin embargo, ha ido incrementándose gradualmente desde finales de 2018, siendo múltiples los factores que contribuyen al aumento de los precios, como el incremento del coste de combustible, la devaluación de la moneda, la subida de los salarios, la escasez de ciertos bienes y servicios o las políticas gubernamentales.

El aumento puntual en los precios de ciertos productos o servicios debido a la escasez de materias primas, cambios en la oferta y la demanda y las fluctuaciones en el tipo de cambio son también comunes y no necesariamente indican una tendencia inflacionaria, pero sí ha de tenerse en cuenta ante la aproximación a la realidad en la gestión del transporte público en Lleida a lo largo del tiempo en el que se basa este estudio.

Es por ello por lo que, durante la vida del contrato, se ha de tener en cuenta una tasa de actualización de gastos e ingresos, que será la misma dado que se trata del mismo concepto aplicado desde puntos de vista opuestos.

Para determinarlo acudimos a la variación anual del IPC general en la provincia de Lleida, según los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística (INE):

	Mes	Variación anual IPC
2015	ENERO	-1,5
	FEBRERO	-1,4
	MARZO	-0,8
	ABRIL	-0,8
	MAYO	-0,2
	JUNIO	0,1
	JULIO	0,1
	AGOSTO	-0,4
	SEPTIEMBRE	-1
	OCTUBRE	-0,7
	NOVIEMBRE	-0,3
	DICIEMBRE	0,1
2016	ENERO	-0,3
	FEBRERO	-0,9
	MARZO	-1,1
	ABRIL	-1,2
	MAYO	-1,1
	JUNIO	-0,8



	JULIO	-0,7
	AGOSTO	-0,2
	SEPTIEMBRE	0,3
	OCTUBRE	0,8
	NOVIEMBRE	0,9
	DICIEMBRE	1,9
2017	ENERO	3,5
	FEBRERO	3,7
	MARZO	2,9
	ABRIL	2,9
	MAYO	2,2
	JUNIO	1,7
	JULIO	1,9
	AGOSTO	2
	SEPTIEMBRE	2,1
	OCTUBRE	1,9
	NOVIEMBRE	1,9
	DICIEMBRE	1,2
2018	ENERO	0,7
	FEBRERO	1,2
	MARZO	1,3
	ABRIL	1,3
	MAYO	2,4
	JUNIO	2,7
	JULIO	2,6
	AGOSTO	2,6
	SEPTIEMBRE	2,7
	OCTUBRE	2,9
	NOVIEMBRE	2,3
	DICIEMBRE	1,5
2019	ENERO	1,1
	FEBRERO	1,2
	MARZO	1,7
	ABRIL	2,1
	MAYO	1,2
	JUNIO	0,8
	JULIO	0,9
	AGOSTO	0,8
	SEPTIEMBRE	0,1
	OCTUBRE	0,3
	NOVIEMBRE	0,7
	DICIEMBRE	1,2
2020	ENERO	1,7
	FEBRERO	1,3
	MARZO	0,1
	ABRIL	-1
	MAYO	-1,2
	JUNIO	-0,6
	JULIO	-0,8



	AGOSTO	-0,8
	SEPTIEMBRE	-0,5
	OCTUBRE	-1,3
	NOVIEMBRE	-1,2
	DICIEMBRE	-0,8
2021	ENERO	0,3
	FEBRERO	-0,1
	MARZO	1,5
	ABRIL	2,8
	MAYO	3,3
	JUNIO	3,3
	JULIO	3,5
	AGOSTO	3,8
	SEPTIEMBRE	4,7
	OCTUBRE	6,2
	NOVIEMBRE	6,4
	DICIEMBRE	7,3

Con estos datos, y atendiendo a una previsión futura, se realiza un análisis tendencial de la variación del IPC:

	Mes	Variación anual IPC
2022	ENERO	0,63
	FEBRERO	0,71
	MARZO	0,80
	ABRIL	0,89
	MAYO	0,98
	JUNIO	1,06
	JULIO	1,15
	AGOSTO	1,24
	SEPTIEMBRE	1,32
	OCTUBRE	1,41
	NOVIEMBRE	1,50
	DICIEMBRE	1,58
2023	ENERO	0,63
	FEBRERO	0,71
	MARZO	0,80
	ABRIL	0,89
	MAYO	0,98
	JUNIO	1,06
	JULIO	1,15
	AGOSTO	1,24
	SEPTIEMBRE	1,32
	OCTUBRE	1,41
	NOVIEMBRE	1,50
	DICIEMBRE	1,58
2024	ENERO	0,63



	FEBRERO	0,71
	MARZO	0,80
	ABRIL	0,89
	MAYO	0,98
	JUNIO	1,06
	JULIO	1,15
	AGOSTO	1,24
	SEPTIEMBRE	1,32
	OCTUBRE	1,41
	NOVIEMBRE	1,50
	DICIEMBRE	1,58
2025	ENERO	0,63
	FEBRERO	0,71
	MARZO	0,80
	ABRIL	0,89
	MAYO	0,98
	JUNIO	1,06
	JULIO	1,15
	AGOSTO	1,24
	SEPTIEMBRE	1,32
	OCTUBRE	1,41
	NOVIEMBRE	1,50
	DICIEMBRE	1,58
2026	ENERO	0,63
	FEBRERO	0,71
	MARZO	0,80
	ABRIL	0,89
	MAYO	0,98
	JUNIO	1,06
	JULIO	1,15
	AGOSTO	1,24
	SEPTIEMBRE	1,32
	OCTUBRE	1,41
	NOVIEMBRE	1,50
	DICIEMBRE	1,58
2027	ENERO	0,63
	FEBRERO	0,71
	MARZO	0,80
	ABRIL	0,89
	MAYO	0,98
	JUNIO	1,06
	JULIO	1,15
	AGOSTO	1,24
	SEPTIEMBRE	1,32
	OCTUBRE	1,41
	NOVIEMBRE	1,50
	DICIEMBRE	1,58

Ajuntament de Lleida

Utilizando el promedio de todos los datos generados, obtenemos el porcentaje relativo a la tasa de actualización: **1,10%**.

- **Tasa de actualización de sueldos y salarios:** aplicable para los tres modelos de gestión estudiados. La tasa de actualización de salarios o tasa de aumento salarial se refiere al porcentaje o tasa de aumento en los salarios o sueldos de los trabajadores. Puede ser medido a nivel individual, como el aumento en el salario de un trabajador específico, o a nivel colectivo, como el aumento promedio en los salarios de una industria o grupo específico de trabajadores.

La tasa de actualización de salarios puede ser afectada por una variedad de factores, incluyendo el crecimiento económico, la productividad, el mercado laboral, las políticas de salarios y las negociaciones colectivas entre empleadores y trabajadores.

Esta tasa puede ser afectada por una variedad de factores, incluyendo el crecimiento económico, la productividad, el mercado laboral, las políticas de salarios y las negociaciones colectivas entre empleadores y trabajadores.

Los sindicatos y empleadores negocian regularmente los aumentos salariales, y se establece una tasa de actualización para ciertos períodos de tiempo. En otros casos, la tasa de actualización de salarios puede ser determinada por las condiciones del mercado laboral, con aumentos mayores durante los períodos de crecimiento económico y aumentos más reducidos o incluso reducciones durante los períodos de recesión económica.

Para este caso se aplica el Convenio Colectivo del Sector de transportes de viajeros de la provincia de Lleida, para los años 2021 a 2024 (Resolución de 4 de abril de 2022. LEG 2022\2135), con código de convenio: 25000365011994, cuya Disposición adicional tercera sobre incrementos salariales durante la vigencia del convenio colectivo especifica que:

- Para 2021 se mantienen las tablas salariales de 2020.
- Para 2022 se incrementan las tablas de 2021 en un 1,2%.
- Para 2023 se incrementan las tablas de 2022 en un 2%.
- Para 2024 se incrementan las tablas de 2023 en un 2%.

Además, explica que, en caso de superar el IPC del Estado Español en el período 2021-2024 el 6% se aplicaría una revisión de hasta el 7,5%.

Ajuntament de Lleida

Se observa un incremento de la variación anual del IPC nacional desde enero de 2021, con una ligera corrección a la baja a partir de agosto de 2022, que vuelve a subir ligeramente en febrero de 2023, donde se mantiene al 6%. Por ello, se decide establecer un incremento salarial medio del **3,50%** para el resto de los años del contrato.

- **Tasa de interés de financiación:** aplicable para los tres modelos de gestión estudiados. La tasa de interés de una financiación se refiere a la cantidad de dinero que una empresa deberá pagar al prestamista (ya sea un banco o un inversor) como compensación por el uso del dinero prestado. La tasa de interés se expresa como un porcentaje del monto del préstamo y puede ser fija o variable.

Esta tasa puede variar dependiendo de varios factores, como la calificación crediticia de la empresa, el plazo del préstamo, el monto del préstamo, el tipo de financiamiento y el riesgo asociado con el proyecto o negocio para el cual se está solicitando el préstamo.

En general, las empresas con una buena calificación crediticia y un historial financiero sólido pueden obtener tasas de interés más bajas en comparación con las empresas con un historial financiero más débil. Además, las tasas de interés para préstamos a corto plazo suelen ser más bajas que las tasas para préstamos a largo plazo.

En España, el Banco de España tiene un tipo de interés oficial que es utilizado como referencia para muchos de los préstamos y depósitos. Sin embargo, el tipo de interés que se aplica a una financiación para una empresa puede ser más alto o más bajo dependiendo de las condiciones específicas del préstamo y de las condiciones del mercado.

Según publicaciones del diario *elEconomista.es* "el interés del crédito a las empresas se doblará, con tipos de más del 4%" tal como refleja en la publicación de Eva Díaz en septiembre de 2022.

Por otro lado, el Euribor, índice de referencia que indica el tipo de interés promedio al que las entidades financieras se ofrecen a prestar dinero en el mercado, es decir, es el tipo de interés al que se presta dinero entre sí los diferentes bancos europeos, tiene como valor de referencia en mayo de 2023: 3,814%.

Ajuntament de Lleida

Basándonos en un escenario conservador en nuestro estudio, estimaremos una tasa de interés de financiación del **6%**.

5.2. INVERSIONES INICIALES PREVISTAS

Se prevé una inversión inicial consistente en la renovación de vehículos y la actualización y modernización de las oficinas y dependencias existentes para la gestión del servicio.

Se estima una renovación de 19 vehículos de la flota, dado que ya, a través de fondos Next Generation, se ha licitado el suministro de 8 vehículos nuevos. Esta decisión se basa en la necesidad de disminuir la antigüedad media de la flota y garantizar un servicio eficiente y seguro de los usuarios, a la par que respetuoso con el medioambiente. Esta renovación estratégica contempla tanto aspectos operativos como económicos, con el objetivo de encontrar un equilibrio que no suponga un freno excesivo ni una limitación económica para las entidades involucradas, garantizando un equilibrio entre la mejora en la calidad del servicio y la sostenibilidad económica.

La antigüedad media de la flota asegura un nivel óptimo de rendimiento y confiabilidad en la prestación del servicio de transporte. Los autobuses más antiguos tienen a prestar mayores problemas mecánicos y un mayor riesgo de averías, lo que puede resultar en interrupciones del servicio, un mayor coste en actividades de mantenimiento correctivo y una experiencia deficiente para los usuarios.

Además, se ha llevado a cabo un análisis para garantizar que la renovación de los 19 vehículos no suponga una carga financiera excesiva para las entidades. Esta cantidad estimada de vehículos se ha determinado considerando los recursos financieros disponibles y las necesidades prioritarias del servicio de transporte.

La renovación de la flota de autobuses no implica la obsolescencia total de los vehículos restantes. Aquellos que no sean renovados todavía tienen una vida útil razonable y seguirán siendo operativos.

Asimismo, también se prevé la renovación de mobiliario y maquinaria de instalaciones, como en las oficinas de atención al cliente y los talleres. Sin embargo, en esta inversión no se contemplan cocheras ni cargadores eléctricos necesarios para los vehículos.

INVERSIÓN INICIAL	
Tipo de inversión	Importe
FLOTA VEHÍCULOS	6.553.100,00 €
Renovación flota de vehículos	6.553.100,00 €
RENOVACIÓN MOBILIARIO Y MAQUINARIA DE INSTALACIONES	48.500,00 €
Oficina Blondel – Gerència Av. Blondel 96	5.000,00 €
Oficina OAC - Plaça Espanya/Av- Madrid	6.500,00 €
Oficina OAC - Plaça Sant Joan	5.000,00 €
Tallers/cotxeres Av. Alacant	32.000,00 €
TOTAL	6.601.600,00 €

Debe tenerse en cuenta que la gestión directa del servicio de transporte público por parte de una Entidad Local u Organismo Autónomo puede presentar varios inconvenientes y dificultades relacionados con la inversión, dado que este desembolso económico inicial para adquirir vehículos, mejorar o modernizar infraestructura y aportar tecnología, necesarios para operar el servicio, puede ser muy alta.

Si la sociedad pública no dispone de suficientes recursos propios para financiar esta inversión inicial, deberá solicitar un préstamo para cubrir los costes. Sin embargo, este préstamo implica el pago de intereses y la generación de deuda, lo que aumenta aún más los gastos del proyecto y afecta a la sostenibilidad financiera del servicio a largo plazo. Trámite que, además, conllevará la necesidad de autorización por parte del Ayuntamiento.

Además, la obtención de préstamos suele ser difícil y estar sujeta a condiciones específicas, como el nivel de endeudamiento del municipio y la capacidad de pago de la empresa pública. Si las condiciones del préstamo son desfavorables puede ser complejo, para la empresa pública, cumplir con los pagos y mantener la sostenibilidad financiera del servicio.

En caso de optar por gestionar el servicio directamente, una opción sería a través de la Empresa Municipal d'Agencia Urbana de Lleida (EMAU). Sin embargo, la EMAU se encuentra inmersa en un plan de saneamiento financiero debido a su situación económica desfavorable, lo que dificulta su capacidad para obtener financiamiento y mantener un equilibrio económico adecuado para gestionar el servicio de manera eficiente. Esta situación financiera precaria implica que la EMAU no tiene los recursos necesarios para cubrir los costes asociados a la gestión directa del servicio. Por lo tanto, la entidad depende de anticipos proporcionados por el Ayuntamiento de Lleida para llevar a cabo sus operaciones.

Ajuntament de Lleida

Esto significa que la EMAU se encuentra en una posición precaria en términos de su capacidad para asumir las responsabilidades financieras y operativas relacionadas con la gestión directa del servicio. La dependencia de anticipos de funcionamiento del Ayuntamiento de Lleida es un indicador claro de la falta de autonomía financiera de la entidad y la necesidad de apoyo externo para mantener sus operaciones en funcionamiento.

Dada la situación descrita, se plantean serios desafíos financieros y la falta de capacidad de autofinanciamiento de la EMAU al evaluar la viabilidad de la gestión directa del servicio.

De igual forma, el Ayuntamiento, que tiene un porcentaje limitado de endeudamiento, deberá aprobar la partida presupuestaria destinada a esta inversión, lo que generará retrasos en la implementación del servicio. Además, esta partida, destinada a esta inversión concreta, no podrá ser utilizada en otra área, lo que limita la flexibilidad del presupuesto municipal y un conflicto de intereses y prioridades para satisfacer esta y otras necesidades de la ciudadanía.

Por otro lado, la aprobación de la partida presupuestaria por parte del Ayuntamiento puede generar retrasos en la implementación del servicio y limitar la flexibilidad del presupuesto municipal.

En contraste con la gestión directa, la gestión indirecta mediante concesión de servicios permite que la inversión inicial sea asumida por la empresa concesionaria, lo que reduce el riesgo financiero para la administración pública. Además, el contrato de concesión establece las obligaciones y responsabilidades de la empresa concesionaria en cuanto a la renovación y modernización de la flota y la infraestructura necesarias para la prestación del servicio, lo que garantiza la calidad del servicio y su sostenibilidad a largo plazo.

El modelo de gestión indirecta a través de una Sociedad Mixta ofrece una serie de ventajas notables que deben ser consideradas, como la distribución equitativa de la inversión inicial entre el sector público y el privado. Esta característica alivia la presión financiera sobre la entidad pública, permitiendo que la empresa privada comparta la responsabilidad de adquirir vehículos, mejorar la infraestructura y aportar tecnología necesarios para el servicio.

La Sociedad Mixta también brinda una mayor autonomía financiera y operativa en comparación con la gestión directa, lo que alivia la presión financiera y reduce la dependencia de anticipos de funcionamiento proporcionados por el Ayuntamiento.

Ajuntament de Lleida

No obstante, a pesar de estas ventajas, es importante destacar que, en última instancia, el modelo de concesión de servicios se considera la alternativa óptima para la prestación del servicio de transporte público en la ciudad. Este enfoque permite a la administración pública aprovechar al máximo la experiencia y los recursos de la empresa privada, al tiempo que garantiza la calidad y la sostenibilidad del servicio a largo plazo.

Para abordar esta inversión, en cualquiera de los supuestos de modelo de gestión, se supondrá una financiación completa de la inversión, que deberá ser amortizada a lo largo del tiempo, lo que implica el pago de cuotas periódicas. Para ello, se estima que se obtendrá la financiación necesaria a través de una entidad bancaria, utilizando el sistema de financiación francés para el cálculo de la cuota anual que deberá pagar la empresa pública.

La fórmula para el cálculo de la cuota anual es la siguiente:

$$C = V \cdot \frac{(1 + i)^n \cdot i}{(1 + i)^n - 1}$$

Donde:

- o **C**: cuota anual a satisfacer por el empresario.
- o **V**: importe total a financiar.
- o **i**: tipo de interés efectivo.
- o **n**: duración de la financiación en años.

AMORTIZACIÓN DE LA INVERSIÓN			
Tipo de inversión	Importe	Coficiente	10 años
Inversión inicial	6.601.600,00 €	10,00%	660.160,00 €
Totales	6.601.600,00 €		660.160,00 €
TOTAL CUOTA DE AMORTIZACIÓN			660.160,00 €

FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN					
INVERSIÓN INICIAL					
Importe a financiar	6.601.600,00 €				
Período	Cuota Anual	Intereses	Cuota Amortización	Capital Vivo	Capital Amortizado
0				6.601.600,00 €	
1	896.945,91 €	396.096,00 €	500.849,91 €	6.100.750,09 €	500.849,91 €
2	896.945,91 €	366.045,01 €	530.900,91 €	5.569.849,18 €	1.031.750,82 €
3	896.945,91 €	334.190,95 €	562.754,96 €	5.007.094,22 €	1.594.505,78 €
4	896.945,91 €	300.425,65 €	596.520,26 €	4.410.573,96 €	2.191.026,04 €
5	896.945,91 €	264.634,44 €	632.311,48 €	3.778.262,48 €	2.823.337,52 €
6	896.945,91 €	226.695,75 €	670.250,16 €	3.108.012,32 €	3.493.587,68 €
7	896.945,91 €	186.480,74 €	710.465,17 €	2.397.547,14 €	4.204.052,86 €
8	896.945,91 €	143.852,83 €	753.093,08 €	1.644.454,06 €	4.957.145,94 €
9	896.945,91 €	98.667,24 €	798.278,67 €	846.175,39 €	5.755.424,61 €
10	896.945,91 €	50.770,52 €	846.175,39 €	0,00 €	6.601.600,00 €
TOTAL		2.367.859,13 €	6.601.600,00 €		
MEDIA ANUAL		236.785,91 €	660.160,00 €		

Es importante tener en cuenta que el pago de estas cuotas periódicas supondrá una carga financiera para la Entidad Local u Organismo Autónomo, lo que puede afectar a la sostenibilidad financiera del servicio a largo plazo. Además, los intereses a pagar por la financiación también aumentan los costes de la explotación, lo que puede limitar su capacidad para ofrecer tarifas competitivas y atractivas para los usuarios.

Por otra parte, la inversión inicial puede ser recuperada, en cualquiera de los tres modelos, a través de las tarifas cobradas a los usuarios, no obstante, si las tarifas son muy altas pueden desincentivar el uso del transporte público y reducir el número de usuarios, lo que afectaría la rentabilidad y sostenibilidad del servicio.

La renovación de la flota de vehículos deberá llevarse a cabo durante los dos primeros años de contrato, de modo que se pueda anticipar las posibles dificultades relacionadas con los plazos de suministro, dado que es común que estos puedan ser prolongados debido a la demanda, las características de su fabricación y otros factores logísticos.

5.3. COSTES DE PERSONAL

El coste del personal es una partida fundamental en la cuenta de explotación de cualquier servicio de transporte público, ya que representa uno de los mayores gastos en la operación del servicio. Por tanto, es necesario calcular con precisión los costes laborales para poder determinar el presupuesto necesario para la gestión.

Para ello, se consideran varios factores como el salario base, las pagas extraordinarias y los pluses y bolsas correspondientes, que dependen del convenio colectivo de



Ajuntament de Lleida

aplicación, que, en este caso, corresponde al convenio particular de la empresa que actualmente tiene contratado al personal susceptible de subrogación, Autobusos de Lleida, S.A.

Una vez definidas las condiciones técnicas del servicio y establecido el contexto salarial del convenio colectivo de aplicación, se procede al cálculo del salario bruto anual de los trabajadores. Para ello se suman los salarios individuales de cada trabajador, teniendo en cuenta los complementos salariales correspondientes y su antigüedad.

Asimismo, de forma adicional al salario bruto anual, existen otros costes asociados al personal, como las cotizaciones a la seguridad social o el absentismo. Todos estos se encuentran incluidos dentro del cálculo del coste total del personal.



PERSONAL A SUBROGAR													
Nº	SERVICIO	CATEGORIA	Fecha 65 años	Grupo Cot.	TRABAJADOR	JORNADA TRABAJO	CÓDIGO DEL CONTRATO	VENCIMIENTO DEL CONTRATO	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE	IMPORTE	SEG.EMP	TOTAL EMPRESA ANUAL
					(siglas de nombre y apellidos)	(h/semana o porcentaje)				ANTIGÜEDAD	BRUTO ANUAL		(casilla con fórmula)
1	LLEIDA-BLONDEL	MANDO TRANS CAP DE NEGOCIAT		3	ERCOMA	80%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/01/1987	39.386,34 €	12.571,81 €	51.958,15 €
2	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	17/01/2022	8	MAALJU	15%	540	17/01/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	30/03/1987	7.735,15 €	2.827,07 €	10.562,22 €
3	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	TEABJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	10/08/1987	49.552,53 €	16.328,65 €	65.881,18 €
4	OAC PL.ESP	OPERARIO TRANS OFICIAL 1º ADMINISTRATIVO/A		5	MUSAJU	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/10/1987	42.609,00 €	13.187,85 €	55.796,85 €
5	LLEIDA-ALACANT	MANDO TRANS JEFE/A DE TALLER		3	CAALMI	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	10/11/1987	75.693,86 €	17.716,84 €	93.410,70 €
6	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CAGICA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/04/1989	49.151,31 €	16.353,81 €	65.505,12 €
7	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MOMOFR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/08/1989	49.360,35 €	16.340,31 €	65.700,66 €
8	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MARIPE	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	02/10/1989	49.146,60 €	16.340,31 €	65.486,91 €
9	LLEIDA-BLONDEL	MANDO TRANS CAP DE SERVEIS		2	PEROJO	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	09/03/1990	55.281,73 €	15.715,40 €	70.997,13 €
10	OAC PL.ESP	OPERARIO TRANS OFICIAL 2 ADMINISTRATIVO/A		5	ARMOCA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	21/11/1990	41.601,27 €	13.046,06 €	54.647,33 €
11	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	13/01/2023	8	FASUCA	25%	540	13/01/2023	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	08/01/1991	10.595,92 €	14.072,40 €	24.668,32 €
12	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	29/12/2023	8	JOSAJU	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	25/03/1991	10.595,92 €	14.072,40 €	24.668,32 €
13	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	RODEJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	02/04/1991	48.268,74 €	16.116,16 €	64.384,90 €
14	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	03/09/2023	8	COSEJU	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	03/02/1992	11.152,30 €	14.254,22 €	25.406,52 €
15	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LOPADA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/09/1992	52.201,62 €	16.591,36 €	68.792,98 €
16	LLEIDA-BLONDEL	OPERARIO TRANS OFICIAL 1º ADMINISTRATIVO/A		5	SAMASE	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	03/10/1994	55.853,82 €	16.268,28 €	72.122,10 €
17	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	DELOAL	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/02/1993	46.541,76 €	16.067,34 €	62.609,10 €
18	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	04/07/2022	8	FEURAN	15%	540	04/07/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/03/1993	10.664,02 €	9.190,21 €	19.854,23 €
19	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LOLAMI	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	17/10/1994	62.110,55 €	637,64 €	62.748,19 €
20	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	AGBEP	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	22/03/1994	46.277,48 €	14.856,75 €	61.134,23 €
21	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SEOCRA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/06/1993	49.586,01 €	16.500,67 €	66.086,68 €
22	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	HESEJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	05/12/1994	48.529,47 €	16.176,51 €	64.705,98 €
23	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	14/05/2023	8	CAMOJA	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	10/04/1995	10.893,44 €	14.072,40 €	24.965,84 €
24	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GURUJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	27/08/1998	44.679,21 €	14.967,26 €	59.646,47 €
25	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	02/04/2024	8	MOGOAL	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	12/04/1995	10.691,16 €	14.072,76 €	24.763,92 €
26	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	VICAJU	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	18/04/1995	49.670,40 €	16.474,85 €	66.145,25 €
27	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CEPEJA	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	05/05/1995	47.743,51 €	16.041,69 €	63.785,20 €
28	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	BOCAPE	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	12/09/1995	49.247,64 €	16.443,20 €	65.690,84 €
29	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FOCAFR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/06/1995	50.949,24 €	16.837,60 €	67.786,84 €
30	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	RISOFR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	11/04/1996	48.722,08 €	16.211,86 €	64.933,94 €
31	LLEIDA-BLONDEL	OPERARIO TRANS OFICIAL 2 ADMINISTRATIVO/A		5	VIBEJO	100%	130		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	14/07/1997	47.663,75 €	3.812,53 €	51.476,28 €
32	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GUFOJO	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	18/02/1997	45.703,81 €	15.092,93 €	60.796,74 €
33	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MOLADA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	09/09/1997	48.100,85 €	16.069,12 €	64.169,97 €
34	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	HESEJE	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	02/11/1998	45.055,21 €	15.163,51 €	60.218,72 €



PERSONAL A SUBROGAR													
Nº	SERVICIO	CATEGORIA	Fecha 65 años	Grupo Cot.	TRABAJADOR	JORNADA TRABAJO	CÓDIGO DEL CONTRATO	VENCIMIENTO DEL CONTRATO	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE	IMPORTE	SEG.EMP	TOTAL EMPRESA ANUAL
					(siglas de nombre y apellidos)	(h/semana o porcentaje)				ANTIGÜEDAD	BRUTO ANUAL		(casilla con fórmula)
35	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	RODIJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/12/1998	45.084,71 €	15.038,91 €	60.123,62 €
36	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LOFRMA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/03/1999	46.396,62 €	15.370,44 €	61.767,06 €
37	LLEIDA-BLONDEL	TECNICO TRANS INSPECTOR/A		4	VEGOFR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	22/03/1999	63.086,64 €	17.266,31 €	80.352,95 €
38	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GOPAJA	100%	150		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	12/04/1999	48.309,74 €	16.183,83 €	64.493,57 €
39	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GUFGR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/04/1999	49.857,06 €	16.523,01 €	66.380,07 €
40	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GIENJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/04/1999	46.634,36 €	15.648,24 €	62.282,60 €
41	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ENSEJO	100%	150		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/04/1999	47.591,37 €	15.925,10 €	63.516,47 €
42	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LILJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/04/1999	35.279,86 €	10.750,20 €	46.030,06 €
43	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	NACAJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/04/1999	48.288,06 €	16.054,43 €	64.342,49 €
44	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	27/09/2023	8	URPEJO	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/04/1999	10.230,36 €	13.613,17 €	23.843,53 €
45	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ARAMSE	100%	109	16/11/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/07/2000	41.117,97 €	13.298,35 €	54.416,32 €
46	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MOMOJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	06/07/2000	49.074,79 €	16.227,17 €	65.301,96 €
47	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GOSUOS	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	28/08/2001	43.495,65 €	14.378,99 €	57.874,64 €
48	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CAGEAN	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/12/2001	46.051,63 €	15.494,99 €	61.546,62 €
49	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SEOCJO	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/12/2001	45.274,93 €	15.146,85 €	60.421,78 €
50	OAC PL ST JOAN	OPERARIO TRANS AUXILIAR ADMINISTRATIVO/A	27/12/2023	7	PRGORO	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	03/01/2002	12.308,77 €	11.334,02 €	23.642,79 €
51	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LEMAFR	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	18/06/2002	43.090,79 €	14.535,46 €	57.626,25 €
52	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CAGIRA	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/12/2004	39.169,53 €	12.987,53 €	52.157,06 €
53	LLEIDA-BLONDEL	TECNICO TRANS INSPECTOR/A		4	LOFEJO	100%	150		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/09/2005	59.723,33 €	16.971,07 €	76.694,40 €
54	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	RAREAN	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	27/12/2005	43.146,82 €	14.439,78 €	57.586,60 €
55	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FACAJO	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	29/09/2005	45.394,26 €	15.201,36 €	60.595,62 €
56	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MAVIJO	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/01/2006	42.945,80 €	14.116,15 €	57.061,95 €
57	OAC PL.ESP	TECNICO TRANS ADJUNT/A A DIRECCIO		3	CAARAN	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/04/1999	59.116,43 €	15.715,42 €	74.831,85 €
58	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MOCAJE	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	17/12/2005	44.080,65 €	14.848,07 €	58.928,72 €
59	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CAMEEV	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	26/06/2006	37.879,33 €	12.878,34 €	50.757,67 €
60	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	BALUIS	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/06/2006	42.733,30 €	14.477,81 €	57.211,11 €
61	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A	05/11/2023	8	CACJO	25%	540		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	25/04/1998	11.370,07 €	13.701,07 €	25.071,14 €
62	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	VICAJA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	11/06/1999	46.306,08 €	15.535,09 €	61.841,17 €
63	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	COORJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	17/05/2007	36.940,91 €	12.350,14 €	49.291,05 €
64	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SECARO	100%	150		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	03/12/2007	42.834,77 €	14.421,82 €	57.256,59 €
65	LLEIDA-BLONDEL	TECNICO TRANS INSPECTOR/A		4	CAMAFR	100%	109		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/02/2007	56.585,00 €	17.168,30 €	73.753,30 €
66	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FEPEJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	29/09/2007	41.964,11 €	14.232,73 €	56.196,84 €
67	OAC PL.ESP	OPERARIO TRANS OFICIAL 2 ADMINISTRATIVO/A		5	MONOCR	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	15/11/2006	42.714,49 €	13.575,85 €	56.290,34 €
68	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	TECIJA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	14/09/2008	43.197,33 €	14.551,08 €	57.748,41 €
69	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	COHEJA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	31/01/2009	45.459,04 €	15.234,49 €	60.693,53 €
70	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FLPAAN	100%	130		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	13/03/2009	47.804,11 €	10.089,13 €	57.893,24 €
71	LLEIDA-BLONDEL	MANDO TRANS GERENTE		1	SOGACA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	25/04/1991	123.450,79 €	15.597,48 €	139.048,27 €
72	LLEIDA-BLONDEL	TECNICO TRANS INSPECTOR/A		4	MERELU	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	14/10/2008	58.113,34 €	17.149,68 €	75.263,02 €



PERSONAL A SUBROGAR													
Nº	SERVICIO	CATEGORIA	Fecha 65 años	Grupo Cot.	TRABAJADOR	JORNADA TRABAJO	CÓDIGO DEL CONTRATO	VENCIMIENTO DEL CONTRATO	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE	IMPORTE	SEG.EMP	TOTAL EMPRESA ANUAL
					(siglas de nombre y apellidos)	(h/semana o porcentaje)				ANTIGÜEDAD	BRUTO ANUAL		(casilla con fórmula)
73	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	PUMOLU	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	22/05/2009	39.934,04 €	13.467,24 €	53.401,28 €
74	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MAMAJÓ	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	29/10/2008	33.170,36 €	14.388,48 €	47.558,84 €
75	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LOMUAD	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	15/08/2009	32.218,45 €	11.239,58 €	43.458,03 €
76	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GIGIRA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	27/07/2009	42.259,52 €	14.504,68 €	56.764,20 €
77	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	PAMUFC	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	28/09/2009	39.455,97 €	13.364,49 €	52.820,46 €
78	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SAARFC	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	28/09/2009	42.767,96 €	14.404,95 €	57.172,91 €
79	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MEANFR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	30/11/2009	37.805,23 €	11.884,09 €	49.689,32 €
80	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GOAVJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/08/2014	42.445,74 €	14.327,48 €	56.773,22 €
81	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	POARJA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	30/11/2009	41.582,69 €	13.935,35 €	55.518,04 €
82	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CHBEAL	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	08/07/2010	42.566,56 €	14.373,01 €	56.939,57 €
83	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	NUARMA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	29/11/2010	32.406,24 €	11.238,82 €	43.645,06 €
84	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GOGADA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	27/09/2010	42.946,83 €	14.394,35 €	57.341,18 €
85	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FAMEDA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/04/2014	41.865,69 €	14.154,20 €	56.019,89 €
86	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	HUESLL	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/08/2014	37.891,29 €	12.821,76 €	50.713,05 €
87	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LOBOJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	22/08/2014	37.871,39 €	13.004,75 €	50.876,14 €
88	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MABEXA	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	29/08/2014	33.476,18 €	11.456,03 €	44.932,21 €
89	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ALBEIS	100%	100	28/02/2023	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	06/05/2012	35.159,81 €	12.216,22 €	47.376,03 €
90	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MISOYO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	05/09/2014	40.072,02 €	13.508,84 €	53.580,86 €
91	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	PAFAJE	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	14/03/2015	37.314,96 €	12.621,21 €	49.936,17 €
92	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GOHORU	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/05/2016	37.795,32 €	12.757,92 €	50.553,24 €
93	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	JIVIVI	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/11/2015	38.834,10 €	13.217,71 €	52.051,81 €
94	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ESRAJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	05/08/2017	34.431,95 €	11.640,84 €	46.072,79 €
95	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MEJIGE	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	01/07/2017	34.362,33 €	11.614,84 €	45.977,17 €
96	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MASIFE	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	25/06/2017	34.386,08 €	11.658,14 €	46.044,22 €
97	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ARMAJA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	25/12/2017	34.375,55 €	11.493,65 €	45.869,20 €
98	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	BEDODA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	03/05/2018	35.704,53 €	12.095,87 €	47.800,40 €
99	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	VIMOGE	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	22/10/2018	34.423,38 €	11.624,50 €	46.047,88 €
100	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MOYMFE	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/12/2017	34.314,98 €	11.677,12 €	45.992,10 €
101	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	VAPEFR	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/11/2018	40.776,04 €	13.728,93 €	54.504,97 €
102	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	OLDEAD	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	20/01/2020	36.566,17 €	12.617,15 €	49.183,32 €
103	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	QUFLAL	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	13/02/2020	32.473,78 €	10.051,15 €	42.524,93 €
104	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FOMAJÓ	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	29/05/2019	35.018,96 €	11.871,60 €	46.890,56 €
105	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LOPETE	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/10/2020	32.830,64 €	11.219,59 €	44.050,23 €
106	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LIVIFR	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	06/11/2019	36.023,20 €	12.206,24 €	48.229,44 €
107	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	PECOCR	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	21/12/2020	35.320,81 €	11.918,07 €	47.238,88 €
108	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ROFAMI	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/08/2020	37.390,81 €	12.666,29 €	50.057,10 €
109	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	OCGAJU	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/11/2020	38.328,00 €	12.966,87 €	51.294,87 €
110	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CAPEVA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	20/10/2020	33.419,91 €	11.353,15 €	44.773,06 €
111	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	BUFIAL	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/02/2021	38.132,23 €	12.849,48 €	50.981,71 €
112	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	JILELU	100%	410	22/02/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	28/11/2021	25.803,31 €	8.486,36 €	34.289,67 €
113	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	LASIMA	100%	401	19/06/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	20/10/2021	26.593,13 €	8.621,16 €	35.214,29 €



PERSONAL A SUBROGAR													
Nº	SERVICIO	CATEGORIA	Fecha 65 años	Grupo Cot.	TRABAJADOR	JORNADA TRABAJO	CÓDIGO DEL CONTRATO	VENCIMIENTO DEL CONTRATO	CONVENIO COLECTIVO	FECHA DE	IMPORTE	SEG.EMP	TOTAL EMPRESA ANUAL
					(siglas de nombre y apellidos)	(h/semana o porcentaje)				ANTIGÜEDAD	BRUTO ANUAL		(casilla con fórmula)
114	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SAFACA	100%	189		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	24/09/2021	33.976,29 €	11.918,75 €	45.895,04 €
115	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CAVIJO	100%	410		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	18/10/2021	35.916,20 €	12.576,50 €	48.492,70 €
116	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SOSELA	100%	401	19/06/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	15/09/2021	42.112,90 €	11.400,32 €	53.513,22 €
117	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	GAORFR	100%	401	16/01/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/08/2021	43.051,47 €	11.375,71 €	54.427,18 €
118	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	PAFOFR	100%	401	16/01/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/08/2021	40.705,04 €	13.304,09 €	54.009,13 €
119	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ALARDA	100%	401	16/01/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	23/08/2021	37.302,69 €	12.763,53 €	50.066,22 €
120	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	HEBAJO	100%	410	13/06/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	02/11/2021	38.719,85 €	13.345,10 €	52.064,95 €
121	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	COCAFR	100%	410	11/01/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	16/12/2021	36.502,23 €	12.774,71 €	49.276,94 €
122	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	BAIZDA	100%	410	15/02/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	10/01/2022	38.431,60 €	11.939,25 €	50.370,85 €
123	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	FLAMJO	100%	410	18/01/2023	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	20/01/2022	33.464,57 €	11.889,95 €	45.354,52 €
124	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SUCAJO	100%	401	20/08/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	21/02/2022	17.946,81 €	6.124,50 €	24.071,31 €
125	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ZATAFR	100%	401	28/08/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/03/2022	30.568,78 €	8.383,38 €	38.952,16 €
126	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	TUMASE	100%	401	28/08/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	07/03/2022	29.934,28 €	10.322,55 €	40.256,83 €
127	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ALMAAL	100%	410	02/05/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	11/04/2022	24.159,30 €	8.716,46 €	32.875,76 €
128	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	SEPALU	100%	410		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/04/2022	22.236,01 €	8.173,57 €	30.409,58 €
129	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	CHFL	100%	402	24/10/2022	EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	25/04/2022	23.831,75 €	8.325,84 €	32.157,59 €
130	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	RECOMI	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	19/09/2022	9.099,54 €	3.386,37 €	12.485,91 €
131	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	TOCEMI	100%	410		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	20/09/2022	8.699,00 €	3.250,67 €	11.949,67 €
132	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	PLVIJO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	10/10/2022	6.588,30 €	2.480,18 €	9.068,48 €
133	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ESPUPO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	17/10/2022	6.369,67 €	2.393,50 €	8.763,17 €
134	OAC PL.ESP	OPERARIO TRANS OFICIAL 2 ADMINISTRATIVO/A		5	MOSANO	100%	100		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	14/11/2022	3.482,01 €	1.265,22 €	4.747,23 €
135	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	MACAMA	100%	410		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	12/12/2022	1.334,16 €	533,29 €	1.867,45 €
136	LLEIDA-ALACANT	OPERARIO TRANS CONDUCTOR/A AGENT UNIC/A		8	ARBADÍ	100%	410		EMPRESA AUTOBUSOS DE LLEIDA, SA	12/12/2022	1.334,16 €	533,29 €	1.867,45 €
TOTAL											5.209.401,60 €	1.735.342,51 €	6.944.744,11 €

Ajuntament de Lleida

Por otro lado, en los modelos de gestión directa, a través de una Entidad Local u Organismo Autónomo, y de gestión indirecta a través de una Sociedad Mixta, se requiere participación de personal público. Para establecer los costes, se ha estimado un porcentaje que permita cubrir las tareas indirectas derivadas de la gestión del servicio de transporte de viajeros de Lleida.

	EL/OA	SML
Personal	7.986.455,73 €	7.639.218,52 €
Personal susceptible de subrogación	6.944.744,11 €	6.944.744,11 €
Personal indirecto Ayuntamiento	1.041.711,62 €	694.474,41 €

5.4. GASTOS DE EXPLOTACIÓN

El cálculo de los gastos de explotación es necesario para conocer el coste total del servicio que se está ofreciendo a los usuarios. En este caso, se han identificado tres partidas principales: aprovisionamientos, servicios exteriores y tributos.

En el caso de los aprovisionamientos, se ha considerado los gastos necesarios para la correcta prestación del servicio, incluyendo material, uniformes de personal, productos y útiles de limpieza, así como maquinaria, herramientas, provisiones de taller, etc.

Por otro lado, en la partida de servicios exteriores se han incluido las prestaciones que llevan a cabo otras entidades independientes como asesorías fiscales, laborales, abogados, mantenimientos adicionales externos, entre otros.

Finalmente, en la partida tributos se incluyen todos aquellos impuestos y tasas que deberá pagar la entidad.

En la ejecución del servicio dimensionado se incluyen todos los elementos necesarios para llevar a cabo la prestación con todos los niveles de calidad esperados en función del cumplimiento de los objetivos de optimización y eficiencia. Dichas partidas se imputan desde el inicio de la ejecución del servicio.

RESUMEN GASTOS DE EXPLOTACIÓN ANUALES

1. APROVISIONAMIENTOS	109.730,00 €
GENERALES	23.090,00 €
Uniformes de trabajo para el personal	20.400,00 €
Equipos de Protección Individual (EPIs)	1.250,00 €
Material oficina	1.440,00 €
LIMPIEZA	11.640,00 €
Productos y útiles de limpieza	11.640,00 €
MANTENIMIENTO	75.000,00 €



Ajuntament de Lleida

Maquinaria, herramientas y provisiones de taller	75.000,00 €
2. SERVICIOS EXTERIORES	1.888.078,98 €
SERVICIOS PROFESIONALES INDEPENDIENTES	85.399,00 €
Servicio de Prevención de Riesgos Laborales y Vigilancia de la Salud	34.000,00 €
Software de gestión, licencia y mantenimiento	3.179,00 €
Sistema de gestión documental y su mantenimiento	4.220,00 €
Web y sistema de correo electrónico	1.600,00 €
Asesorías jurídicas, laborales, controles de calidad, etc.	2.400,00 €
Mantenimientos adicionales externos	40.000,00 €
SEGUROS	284.117,44 €
Seguro de Responsabilidad Civil	5.312,22 €
Seguro de vehículos	278.805,22 €
SERVICIOS BANCARIOS Y SIMILARES	600,00 €
Servicios bancarios y similares	600,00 €
PUBLICIDAD, PROPAGANDA Y RELACIONES PÚBLICAS	5.500,00 €
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	5.500,00 €
SUMINISTROS	1.512.462,54 €
Suministro eléctrico	48.800,00 €
Suministro agua	14.500,00 €
Suministro combustible	1.447.362,54 €
Telefonía, comunicaciones e internet	1.800,00 €
3. TRIBUTOS	1.500,00 €
Tributos aplicables	1.500,00 €
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN (1+2+3)	1.999.308,98 €

5.5. ESTIMACIÓN DE INGRESOS ANUALES

La estimación de ingresos anuales permite tener una idea clara de la cantidad de dinero que se espera recibir durante un periodo determinado. En el caso de la actual adjudicataria se tienen en cuenta diferentes factores para realizar esta estimación de manera precisa y rigurosa.

En primer lugar, se plantea la base para realizar la estimación de ingresos, analizando los datos proporcionados por la actual empresa que lo gestiona. Estos datos incluyen información sobre las tarifas existentes, es decir, los precios que se cobran por los servicios prestados, así como las diferentes vías de obtención de ingresos, que pueden incluir ventas de productos, servicios adicionales, entre otros.

Ajuntament de Lleida

En el caso de las tarifas existentes, se tienen en cuenta tanto las tarifas actuales como las posibles variaciones que puedan surgir en el futuro, teniendo en cuenta factores como la competencia, los costes de producción, entre otros. Por su parte, las diferentes vías de obtención de ingresos serán analizadas de manera detallada, para identificar las que son más rentables y que pueden ser utilizadas para aumentar los ingresos en el futuro.

De este análisis se obtiene como resultado la siguiente estimación de ingresos anuales para la explotación del servicio en función de los tipos de tarifa existente y servicios que pueden ofrecerse:

ESTIMACIÓN INGRESOS 2023	
Tipo de tarifa	€/año
ATM	969.268,70 €
TNB	24.067,74 €
TNA	0,00 €
TJE	7.727,41 €
TE	132.084,97 €
Bitllet senzill	1.196.832,52 €
Publicidad	94.367,75 €
Extras	90.990,00 €
Totales	2.515.339,09 €
TOTAL INGRESOS AÑO	2.515.339,09 €



5.6. PROYECCIÓN A 10 AÑOS

Tasa de actualización de salarios	3,50%
Tasa de actualización de gastos	1,10%

EL/OA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
PERSONAL	7.986.455,73 €	8.265.981,68 €	8.555.291,04 €	8.854.726,22 €	9.164.641,64 €	9.485.404,10 €	9.817.393,24 €	10.161.002,00 €	10.516.637,07 €	10.884.719,37 €
GASTOS CORRIENTES	1.999.308,98 €	2.021.301,38 €	2.043.535,69 €	2.066.014,59 €	2.088.740,75 €	2.111.716,90 €	2.134.945,78 €	2.158.430,18 €	2.182.172,92 €	2.206.176,82 €
IVA no deducible	471.246,94 €	485.476,15 €	500.178,48 €	515.370,21 €	531.068,19 €	547.289,86 €	564.053,26 €	581.377,08 €	599.280,63 €	617.783,91 €
CANON	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
GASTOS INDIRECTOS 10%	199.930,90 €	202.130,14 €	204.353,57 €	206.601,46 €	208.874,07 €	211.171,69 €	213.494,58 €	215.843,02 €	218.217,29 €	220.617,68 €
GASTOS GENERALES	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL GASTOS	10.656.942,54 €	10.974.889,35 €	11.303.358,78 €	11.642.712,48 €	11.993.324,65 €	12.355.582,54 €	12.729.886,86 €	13.116.652,28 €	13.516.307,91 €	13.929.297,78 €
Ingresos por tarifas, publicidad y extras	2.515.339,09 €	2.543.007,82 €	2.570.980,91 €	2.599.261,70 €	2.627.853,57 €	2.656.759,96 €	2.685.984,32 €	2.715.530,15 €	2.745.400,98 €	2.775.600,39 €
Aportación municipal	9.038.549,37 €	9.328.827,44 €	9.629.323,79 €	9.940.396,70 €	10.262.416,99 €	10.595.768,49 €	10.940.848,45 €	11.298.068,05 €	11.667.852,84 €	12.050.643,30 €
TOTAL INGRESOS	11.553.888,46 €	11.871.835,26 €	12.200.304,69 €	12.539.658,39 €	12.890.270,56 €	13.252.528,45 €	13.626.832,78 €	14.013.598,20 €	14.413.253,82 €	14.826.243,69 €
RESULTADO BRUTO DE LA EXPLOTACIÓN	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €
EBITDA	7,76%	7,56%	7,35%	7,15%	6,96%	6,77%	6,58%	6,40%	6,22%	6,05%
Amortizaciones	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €
Financiación	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €
RESULTADO DEL EJERCICIO	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

SML	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
PERSONAL	7.639.218,52 €	7.906.591,17 €	8.183.321,86 €	8.469.738,13 €	8.766.178,96 €	9.072.995,22 €	9.390.550,06 €	9.719.219,31 €	10.059.391,98 €	10.411.470,70 €
GASTOS CORRIENTES	1.999.308,98 €	2.021.301,38 €	2.043.535,69 €	2.066.014,59 €	2.088.740,75 €	2.111.716,90 €	2.134.945,78 €	2.158.430,18 €	2.182.172,92 €	2.206.176,82 €
IVA no deducible	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
CANON	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
GASTOS INDIRECTOS 10%	199.930,90 €	202.130,14 €	204.353,57 €	206.601,46 €	208.874,07 €	211.171,69 €	213.494,58 €	215.843,02 €	218.217,29 €	220.617,68 €
GASTOS GENERALES 5%	240.963,19 €	248.197,31 €	255.671,44 €	263.393,82 €	271.372,99 €	279.617,80 €	288.137,40 €	296.941,24 €	306.039,12 €	315.441,19 €
TOTAL GASTOS	10.079.421,59 €	10.378.220,00 €	10.686.882,56 €	11.005.747,99 €	11.335.166,77 €	11.675.501,61 €	12.027.127,81 €	12.390.433,75 €	12.765.821,31 €	13.153.706,39 €
Ingresos por tarifas, publicidad y extras	2.515.339,09 €	2.543.007,82 €	2.570.980,91 €	2.599.261,70 €	2.627.853,57 €	2.656.759,96 €	2.685.984,32 €	2.715.530,15 €	2.745.400,98 €	2.775.600,39 €



Ajuntament de Lleida

MEMORIA JUSTIFICATIVA Y ESTUDIO COMPARATIVO DE ALTERNATIVAS

Aportación municipal	8.461.028,41 €	8.732.158,09 €	9.012.847,57 €	9.303.432,21 €	9.604.259,11 €	9.915.687,56 €	10.238.089,40 €	10.571.849,51 €	10.917.366,24 €	11.275.051,91 €
TOTAL INGRESOS	10.976.367,50 €	11.275.165,91 €	11.583.828,48 €	11.902.693,90 €	12.232.112,69 €	12.572.447,52 €	12.924.073,72 €	13.287.379,66 €	13.662.767,23 €	14.050.652,30 €
RESULTADO BRUTO DE LA EXPLOTACIÓN	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €
EBITDA	8,17%	7,96%	7,74%	7,54%	7,33%	7,13%	6,94%	6,75%	6,56%	6,38%
Amortizaciones	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €
Financiación	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €
RESULTADO DEL EJERCICIO	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

CONCESIÓN SERVICIOS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
PERSONAL	6.944.744,11 €	7.187.810,15 €	7.439.383,51 €	7.699.761,93 €	7.969.253,60 €	8.248.177,48 €	8.536.863,69 €	8.835.653,92 €	9.144.901,80 €	9.464.973,37 €
GASTOS CORRIENTES	1.999.308,98 €	2.021.301,38 €	2.043.535,69 €	2.066.014,59 €	2.088.740,75 €	2.111.716,90 €	2.134.945,78 €	2.158.430,18 €	2.182.172,92 €	2.206.176,82 €
IVA no deducible	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
CANON	463.220,61 €	468.316,03 €	473.467,51 €	478.675,65 €	483.941,08 €	489.264,43 €	494.646,34 €	500.087,45 €	505.588,42 €	511.149,89 €
GASTOS INDIRECTOS 10%	199.930,90 €	202.130,14 €	204.353,57 €	206.601,46 €	208.874,07 €	211.171,69 €	213.494,58 €	215.843,02 €	218.217,29 €	220.617,68 €
GASTOS GENERALES 5%	447.202,65 €	230.227,79 €	237.072,98 €	244.144,41 €	251.449,86 €	258.997,36 €	266.795,24 €	274.852,10 €	283.176,87 €	291.778,75 €
TOTAL GASTOS	10.054.407,25 €	10.109.785,49 €	10.397.813,26 €	10.695.198,04 €	11.002.259,36 €	11.319.327,85 €	11.646.745,63 €	11.984.866,68 €	12.334.057,30 €	12.694.696,51 €
Ingresos por tarifas, publicidad y extras	2.515.339,09 €	2.543.007,82 €	2.570.980,91 €	2.599.261,70 €	2.627.853,57 €	2.656.759,96 €	2.685.984,32 €	2.715.530,15 €	2.745.400,98 €	2.775.600,39 €
Aportación municipal	8.436.014,07 €	8.463.723,58 €	8.723.778,27 €	8.992.882,26 €	9.271.351,70 €	9.559.513,80 €	9.857.707,22 €	10.166.282,44 €	10.485.602,23 €	10.816.042,03 €
TOTAL INGRESOS	10.951.353,16 €	11.006.731,40 €	11.294.759,17 €	11.592.143,95 €	11.899.205,28 €	12.216.273,77 €	12.543.691,54 €	12.881.812,59 €	13.231.003,21 €	13.591.642,42 €
RESULTADO BRUTO DE LA EXPLOTACIÓN	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €
EBITDA	8,19%	8,15%	7,94%	7,74%	7,54%	7,34%	7,15%	6,96%	6,78%	6,60%
Amortizaciones	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €
Financiación	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €
RESULTADO DEL EJERCICIO	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

5.7. RESUMEN ANÁLISIS ECONÓMICO

	EL/OA	SML	CONCESIÓN SERVICIOS
PERSONAL	7.986.455,73 €	7.639.218,52 €	6.944.744,11 €
Personal susceptible de subrogación	6.944.744,11 €	6.944.744,11 €	6.944.744,11 €
Personal público indirecto	1.041.711,62 €	694.474,41 €	
GASTOS CORRIENTES	1.999.308,98 €	1.999.308,98 €	1.999.308,98 €
Generales	23.090,00 €	23.090,00 €	23.090,00 €
Limpieza	11.640,00 €	11.640,00 €	11.640,00 €
Mantenimiento	75.000,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €
Servicios Profesionales Independientes	85.399,00 €	85.399,00 €	85.399,00 €
Seguros	284.117,44 €	284.117,44 €	284.117,44 €
Servicios bancarios y similares	600,00 €	600,00 €	600,00 €
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	5.500,00 €	5.500,00 €	5.500,00 €
Suministros	1.512.462,54 €	1.512.462,54 €	1.512.462,54 €
Tributos aplicables	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €
IVA no deducible	471.246,94 €		
CANON			463.220,61 €
GASTOS INDIRECTOS 10%	199.930,90 €	199.930,90 €	199.930,90 €
GASTOS GENERALES		240.963,19 €	447.202,65 €
TOTAL GASTOS	10.656.942,54 €	10.079.421,59 €	10.054.407,25 €
Ingresos por tarifas, publicidad y extras	2.515.339,09 €	2.515.339,09 €	2.515.339,09 €
Aportación municipal	9.038.549,37 €	8.461.028,41 €	8.436.014,07 €
TOTAL INGRESOS	11.553.888,46 €	10.976.367,50 €	10.951.353,16 €
RESULTADO BRUTO DE LA EXPLOTACIÓN	896.945,91 €	896.945,91 €	896.945,91 €
EBITDA	7,76%	8,17%	8,19%
Amortizaciones	660.160,00 €	660.160,00 €	660.160,00 €
Financiación	236.785,91 €	236.785,91 €	236.785,91 €
RESULTADO DEL EJERCICIO	- €	- €	- €
%	0,00%	0,00%	0,00%

En cada uno de los escenarios analizados, se ha determinado cuánto aportaría el Ayuntamiento de Lleida, a través del concepto "Aportación municipal". Para hacerlo, se ha asegurado que el equilibrio económico se mantenga, teniendo en cuenta todos los gastos, las amortizaciones y la financiación. En otras palabras, la aportación municipal se refiere a la cantidad necesaria para equilibrar los ingresos recibidos, de manera que se puedan cubrir los costes del servicio.

5.8. CONCLUSIONES ECONÓMICAS

La gestión directa del servicio implica que la Entidad Local u Organismo Autónomo asuma la responsabilidad de prestar el servicio y, por tanto, debe asumir los costes necesarios para llevarlo a cabo.

Entre las implicaciones más importantes que tiene asumir estos costes para la Entidad Local u Organismo Autónomo se encuentran: mayor control y seguimiento de los gastos

Ajuntament de Lleida

y recursos necesarios para la prestación del servicio; mayor capacidad para realizar ajustes en los costes y recursos en función de las necesidades y objetivos del servicio; mayor flexibilidad y capacidad de respuesta ante posibles incidencias o imprevistos que puedan surgir durante la prestación del servicio; responsabilidad directa en la gestión y utilización de los recursos públicos destinados a la prestación del servicio; ...

Sin embargo, por otro lado, existen desventajas a la hora de asumir estos costes, como: el riesgo económico, al asumir los costes de la gestión directa del servicio la entidad pública asume el riesgo económico del mismo, incluyendo los posibles costes imprevistos y las fluctuaciones del mercado; la dificultad en la gestión, dado que implica una mayor responsabilidad y complejidad en la gestión de los recursos necesarios para la prestación; la falta de especialización, dado que la entidad puede carecer de la especialización y experiencia necesaria para ejecutar el servicio de forma óptima, lo que puede suponer una merma en la calidad del servicio ofertado; etc.

Además, una desventaja adicional es la ocasionada por la aplicación de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público que, dado que establece un marco normativo riguroso y transparente, en el caso de la gestión directa, su aplicación conllevaría la realización de numerosas licitaciones públicas de suministros y servicios para asumir la mayor parte de los gastos de explotación previstos. Esto implica la asignación de recursos significativos en términos de servicios jurídicos, de contratación, intervención, publicaciones de anuncios, elaboración de contratos, etc., convirtiéndose en una carga administrativa adicional para la entidad pública.

En el modelo de concesión de servicios, la entidad pública otorga la responsabilidad de prestar el servicio a una empresa privada, que asume los costes operativos. Esta transferencia de responsabilidad financiera tiene varias ventajas significativas. En primer lugar, los aprovisionamientos y servicios exteriores, así como los tributos asociados a la prestación del servicio, son responsabilidad de la empresa concesionaria. Esto libera a la entidad pública de la carga de financiar estos aspectos, reduciendo así su riesgo económico y permitiéndole centrarse en otras prioridades presupuestarias.

Además, la gestión de los costes y recursos necesarios para la prestación del servicio recae en manos de la empresa privada, que generalmente cuenta con la experiencia y la especialización necesarias para optimizar la operación. Esto garantiza un mayor grado de eficiencia y calidad en la prestación del servicio, ya que la empresa concesionaria tiene un interés directo en cumplir con los estándares de calidad establecidos en el contrato de concesión.

Ajuntament de Lleida

En comparación con la gestión directa, donde la entidad pública debe lidiar con la complejidad de asumir los costes y riesgos económicos, la concesión de servicios reduce significativamente la carga administrativa y financiera.

En el modelo de Sociedad Mixta, la entidad pública y una empresa privada colaboran en la gestión del servicio, compartiendo la responsabilidad financiera y operativa. Esto implica que tanto la entidad pública como la empresa privada participan en la financiación de los aprovisionamientos, servicios exteriores y tributos necesarios para la prestación del servicio.

Aunque la Sociedad Mixta ofrece una distribución de costes más equitativa en comparación con la gestión directa, aún presenta algunas de las desventajas asociadas con esta última. La entidad pública sigue asumiendo parte del riesgo económico, y la gestión conjunta puede complicar la toma de decisiones y la agilidad en la operación. Además, la falta de especialización puede ser un factor limitante en términos de calidad y eficiencia.

Si bien la gestión indirecta a través de una Sociedad Mixta puede proporcionar una solución intermedia, no aborda completamente los desafíos financieros y operativos asociados con la gestión directa. La entidad pública todavía comparte la carga financiera y operativa, lo que resulta en una mayor complejidad y riesgo económico en comparación con la concesión de servicios.

Por ende, se concluye que el modelo de gestión más eficiente, desde el punto de vista de los costes operativos de la prestación, es la concesión de servicios.

6. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DEL PERSONAL

- **Gestión directa.**

En el presente apartado se analizará, las consecuencias del establecimiento del modelo de gestión directa en referencia al ámbito jurídico y laboral del personal que actualmente presta el servicio debido a que dicho personal pertenece a la empresa contratista.

En primer lugar, se debe examinar si la administración tiene la obligación de subrogarse en referencia al personal que, realizado actualmente el servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida, por lo tanto, se debe remitir al artículo 130.3. de la LCSP: *“En caso de que una **Administración Pública decida prestar directamente** un servicio que hasta la fecha venía siendo prestado por un operador económico, vendrá obligada a la **subrogación del personal que lo prestaba si así lo establece una norma legal, un convenio colectivo o un acuerdo de negociación colectiva de eficacia general**”*, como

Ajuntament de Lleida

se puede apreciar, para que la administración tenga la obligación de subrogación del personal deberá establecerse dicha obligación en una norma legal, un convenio colectivo o un acuerdo de negociación colectiva de eficacia general, además cabe destacar la consulta realizada a la Junta Consultiva de Contratación Pública del estado (expediente 12/19, Materia: Subrogación de trabajadores), donde dicho órgano estable lo siguiente sobre la subrogación de personal *"De conformidad con el artículo 130 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, **la procedencia de la subrogación del personal que presta un servicio para la Administración, tanto en el caso de que se proceda a licitar un nuevo contrato como en el caso de que la Administración decida prestar directamente el mismo, sólo procederá si así lo establece una norma legal, un convenio colectivo o un acuerdo de negociación colectiva de eficacia general.**"*

Una vez determinado, cuando la administración está obligada a subrogarse en el personal adscrito al servicio, se debe analizar si existe una norma legal, un convenio colectivo o un acuerdo de negociación colectiva de eficacia general, aplicable en el presente supuesto:

El convenio de empresa que se aplica a los trabajadores que están realizando el servicio es el Convenio Colectivo de Empresa Autobusos de Lleida, S.A., tras el análisis de dicho convenio se determina que en el mismo no se establece ninguna mención de subrogación de personal, asimismo para determinar si la administración está obligada a subrogarse al personal adscrito al servicio se determinará por el convenio del sectorial todo ello de conformidad con lo estipulada en la Sentencia de Tribunal Superior de Justicia Andalucía /Granada 8 de octubre de 2015 en la cual se afirma que *"el nivel idóneo de negociación para establecer previsiones en materia de subrogación es el sectorial pues un convenio de ámbito empresarial no podría imponer la obligación de subrogación a un empresario no comprendido en su ámbito de aplicación, de ahí que el convenio de empresa de la recurrente nada diga sobre esta materia y se establezca como excepción a la prohibición de concurrencia en el artículo 84.2 ET"*, en la misma línea nos encontramos con la Sentencia de Tribunal de Justicia de Cataluña, Sala de lo Social, 20 de enero de 2017, número de resolución 333/2017, Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social, 28 de octubre de 1996.

Una vez estipulado lo anterior se procederá analizar el Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Viajeros de la Provincia de Lleida, dicho convenio se aplica a los trabajadores que están realizando el servicio por los siguientes motivos:

- En el artículo 1 de dicho convenio se establece que las disposiciones establecidas en el mismo se aplicarán a todas las empresas que radican en la provincia de Lleida

Ajuntament de Lleida

y las que, residenciando en otro lugar, tengan establecimiento dentro de la provincia de Lleida, en cuanto al personal adscrito a ellas.

- En el artículo 2 de dicho convenio se establece que será aplicable a todas aquellas empresas dedicadas al transporte de viajeros/as por carretera y que desarrollen alguna de las siguientes actividades: servicio regular de viajes/as, servicio discrecional de viajeros/as y servicio urbanos de viajeros/as en autobuses y microbuses.

Como se puede apreciar el Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Viajeros de la Provincia de Lleida, es de aplicación para los trabajadores y la empresa que realiza actualmente el servicio de transporte urbano, asimismo se deben aplicar todas sus disposiciones salvo las materias estipuladas en el artículo 84.2. Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, todo ello de conformidad al artículo 12 del Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Viajeros de la Provincia de Lleida, el cual indica lo siguiente: **“Lo acordado por las partes en este Convenio regula con carácter preferente y con prioridad las relaciones entre las empresas y los trabajadores, en todas las materias comprendidas en su contenido, salvo aquellas establecidas en un convenio de empresa a las que hace referencia el apartado 2 del art . 84 del Estatuto de los Trabajadores (RCL 2015, 1654).”**

Una vez estipulado la aplicabilidad de dicho convenio, se debe analizar si en el mismo se establece la subrogación de personal, en el artículo 10 del Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Viajeros de la Provincia de Lleida, de dicho artículo se debe destacar lo siguiente:

1. El artículo 10 del convenio será de aplicación a los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbano o interurbano, los servicios de transporte regular de uso especial, de viajeros por carretera con vehículos de tracción mecánica de más de 9 plazas incluida la de conductor, prestados en régimen de concesión administrativa o por cualquiera de las fórmulas de gestión indirecta de servicios públicos regulados en la Ley de Contratos del Sector Público (empresas, entes y organismos públicos).
2. El artículo 10 del convenio tiene como finalidad regular la situación de los contratos de trabajo de los trabajadores de empresas concesionarias-prestatarias salientes, adscritas a este tipo de transportes de viajeros que finalicen por el transcurso de su plazo de otorgamiento o por cualquier otra causa, y sea objeto de un nuevo procedimiento de selección de un nuevo prestatario del servicio (empresa entrante), asimismo será de aplicación en el servicio de transporte objeto de

Ajuntament de Lleida

licitación sea reordenado, unificado, modificado o que se le dé otra denominación por parte del Administración titular.

Por lo tanto, se determina que el Ayuntamiento está obligado a subrogar el personal que está realizando actualmente el servicio de transporte urbano de viajeros de Lleida, no obstante, en dicho artículo se concreta el personal que se debe subrogar:

“ [...]

*1. En los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbano e interurbano, se considera **conductor adscrito a todo lo que realice su trabajo de forma habitual en las rutas del servicio regular permanente de uso general, urbano e interurbano afectado. No pierde esta consideración el conductor que puntualmente pueda prestar servicios de transporte distinto a aquellos a los que se encuentre adscrito, siempre que en términos de jornada anual, estos últimos servicios no superen el 20% de la jornada máxima ordinaria prevista en el Convenio de aplicación, por el período evaluado, contemplada en proporción en los casos de contratos a tiempo parcial, en los últimos seis meses efectivamente trabajados inmediatamente anteriores a la fecha de vencimiento de la concesión.***

*En relación **al resto de personal (taquilleros, talleres, administración, gestión, explotación, logística y otros departamentos o secciones), que sean de diferentes categorías o grupos profesionales, se consideraran adscritos al servicio, y por tanto sujetos a la subrogación, a aquellos trabajadores que desarrollen su actividad, aunque sea en parte, en el servicio concesional afectado.***

[...]”

Asimismo, en dicho artículo establece que en relación deberá realizarse por la totalidad de las condiciones contractuales en vigor del trabajador afecto al momento del vencimiento de la concesión en el caso de los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbano e interurbano.

Por otro lado, es importante destacar para determinar el estatus laboral de los trabajadores que son subrogados por la administración, la sentencia del Tribunal Supremo, (sala de lo social) nº 85/2022 (recurso nº 3781/2020), el 28 de enero de 2022, dicha sentencia ha unificado doctrina en referente al estatus laboral de personal a subrogar por la administración, se procede a destacar los puntos más importantes de la sentencia:

- Dicha sentencia establece expresamente que **una Administración Pública se**

Ajuntament de Lleida

subroga, por transmisión de empresa, en un contrato de trabajo que tenía carácter fijo debe mantenerse esa condición.

- En la sentencia se afirma que en la doctrina unificadora no permite amparar supuestos fraudulentos: **“cuando se considere (y acredite) que ha podido existir una fraudulenta incorporación como personal fijo a una empresa cuya plantilla se previera acabaría integrándose en la Administración (lo que no es el caso), ha de quedar abierta la posibilidad de activar los resortes necesarios para privar de eficacia a esa maniobra torticera”**.
- Asimismo, en la sentencia se condiciona la integración de dichos trabajadores al sector público está limitada: **“conviene advertir que no estamos cerrando la posibilidad de que la dinámica de la relación laboral reabra el debate sobre el alcance de la fijeza respetada. Porque la misma posee todo su sentido en tanto el desarrollo de las funciones permanezca adscrito o relacionado con la unidad productiva que se transmitió, pero pierde su fundamento y finalidad en el momento en que ya no suceda así. La fijeza no está adquirida incondicionadamente en todo el ámbito de la empleadora, sino funcionalmente limitada al objeto de la transmisión, y sin perjuicio de que puedan acaecer vicisitudes que no nos corresponde ahora aventurar”**.
- **Gestión indirecta.**

Hay que destacar que en caso de que se opte por la gestión indirecta, en los pliegos que regirán la contratación deberán de establecerse expresamente toda la información acerca de las condiciones contractuales de los trabajadores que se vean afectados por la subrogación, todo ello de conformidad a lo estipulado en el artículo 130 LCSP, por lo tanto, la información que se debe de establecer en los pliegos es la siguiente:

- El convenio colectivo de aplicación y los detalles de categoría, tipo de contrato, jornada, fecha de antigüedad, vencimiento del contrato, salario bruto anual de cada trabajador, así como todos los pactos en vigor aplicables a los trabajadores a los que afecte la subrogación.

Asimismo, en informe 35/19 de Junta Consultiva de Contratación Pública se indica lo siguiente en referencia a la documentación obligatoria de la subrogación:

“[...]

- En primer lugar, debemos partir **del carácter abierto de la enumeración del artículo 130.1 de la LCSP, que no excluye que se pueda reclamar, bien en el pliego o bien a instancia de los licitadores, otra documentación que resulte**

Ajuntament de Lleida

necesaria para permitir una exacta evaluación de los costes laborales que implicará la subrogación.

- En lógica congruencia con lo anterior, el fundamento de **la información** que debe aportar el contratista, concretando qué información es la necesaria (pues es el que mejor puede conocer la situación de sus trabajadores y de su empresa y las eventuales circunstancias que pudieran influir en la determinación del coste salarial) **es precisamente que aquella resulte necesaria para evaluar adecuadamente los costes laborales de la subrogación. Ahora bien, esto no significa que la información aportada deba ser tan extensa que permita valorar hasta el extremo más liviano, ni que exima al licitador de analizar las posibles consecuencias de la normativa legal o convencional aplicable sobre los contratos afectados por la subrogación.**

Señala la Abogacía General del Estado en el informe 8/19 que el tenor literal **del artículo 130** conduce a esta conclusión y que **se trata de una regla de mínimos que exige que obligatoriamente se aporten los datos relativos a los extremos enumerados**, sin perjuicio de la posibilidad de que otra parte de la información que deba suministrarse esté constituida por otros datos a condición de que los mismos sean necesarios para evaluar los costes laborales. Añade que **“Así lo confirma la significación gramatical y lica de la locución “en todo caso” que emplea el artículo 130.1 de la LCSP y el hecho de que este precepto legal se refiere a datos que permitan “una exacta evaluación de los costes laborales”, por lo que cualquier otro dato distinto de los enumerados en dicho precepto legal cuyo conocimiento resulte necesario para permitir esa exacta evaluación ha de entenderse comprendido en la obligación de que se trata.”** Por tanto, la enumeración legal constituye un **numerus apertus** y los licitadores tienen derecho a solicitar información sobre otros aspectos necesarios para evaluar los costes laborales derivados de la subrogación.

ii) Por lo que se refiere a los documentos específicos mencionados en la consulta cabe diferenciar del siguiente modo:

- Salarios brutos según las categorías laborales de los trabajadores afectados por la subrogación. Se incluyen ambas referencias como contenido obligatorio en el artículo 130.1 segundo párrafo LCSP.
- **Los porcentajes de absentismo. Quedan excluido del deber de información**, como ya ha tenido ocasión de señalar la Abogacía General del Estado y el Tribunal Central de Recursos Contractuales en su Resolución 729/2018, de 27 de julio, las circunstancias relacionadas con la ejecución del anterior contrato que no tengan una repercusión cierta en los costes laborales del nuevo. En este caso

Ajuntament de Lleida

se incluye el porcentaje de absentismo del último año de ejecución del servicio.

- *La existencia de reclamaciones laborales o salariales en vía administrativa o judicial y la cuantificación de las pretensiones y su importe. Incluimos en este punto la necesidad de proporcionar información suficiente sobre la existencia de impagos de salarios o de cuotas a la Seguridad Social en que hubiera podido incurrir el actual contratista, incluyendo los eventuales litigios que puedan existir. El criterio de esta Junta es que esta información puede ser relevante para determinar los costes laborales de la subrogación. Para determinar de qué manera hay que diferenciar dos casos.*
 - *De no existir sucesión de empresas, por no ser de aplicación el artículo 44 ET, se aplicará el artículo 130.6 de la LCSP conforme al cual, como sabemos, el pliego de cláusulas administrativas particulares contemplará la obligación del contratista de responder de los salarios impagados y de las cotizaciones a la Seguridad Social, sin que en ningún caso dicha obligación corresponda al adjudicatario del nuevo contrato. En este caso se aplicarían los mecanismos destinados a contribuir al cumplimiento de esta obligación (artículo 130.6 LCSP) y claramente existirá la obligación de que el contratista saliente proporcione esta información y que se incluya en ese caso en los pliegos, toda vez que dicha información resulta relevante a los efectos de determinar una exacta evaluación de los costes laborales potencialmente asumidos por el nuevo contratista. Nótese, en cualquier caso, que en este supuesto es obvio que la entidad plica contratante no debe asumir coste alguno derivado de los impagos del contratista moroso.*
 - *Si se aplicase la sucesión de empresas conforme al artículo 44 ET existirá una responsabilidad solidaria entre los dos contratistas (cedente y el cesionario) en cuanto a las obligaciones pendientes de pago. En este caso, si las cantidades retenidas al contratista fueran insuficientes para el pago de los salarios adeudados o si existen cuotas de Seguridad Social pendientes, es patente que el nuevo contratista puede ser responsable de las cantidades pendientes, lo que obviamente influirá en la evaluación de los costes salariales de la subrogación. Por tanto, como señala la Abogacía General del Estado en su informe, no puede negarse al licitador el derecho a que le sean facilitados los datos sobre posibles deudas pendientes en concepto de pago de salarios y de cuotas de Seguridad Social. En consecuencia, los servicios dependientes del órgano de contratación pueden incluir esta información en el pliego y, en caso de solicitud del licitador, deben recabar*

del contratista la información sobre esos extremos.

Confirmación de que el vigente contratista se encuentra al corriente de pago de sus obligaciones salariales y con la seguridad social. Esta referencia es excesivamente vaga e imprecisa. Desde luego, el órgano de contratación, como más tarde veremos, no es responsable de esa confirmación, operación que deberá asumir el licitador conforme a los datos de que disponga. [...]"

7. ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE SERVICIO

7.1. ESCENARIO A: GESTIÓN DIRECTA

La calidad de un servicio de transporte público gestionado, en este caso, directamente por el Ayuntamiento de Lleida o por una entidad pública puede variar significativamente dependiendo de varios factores como los que se determinan a continuación, que se presuponen son los más importantes a la hora de influir en la calidad del servicio:

- **Ventajas:**

- Control de las tarifas: la Administración puede establecer tarifas justas y accesibles para todos los usuarios y así reducir las desigualdades sociales, asegurando la viabilidad y sostenibilidad económica de la prestación.
- Mayor control sobre la calidad del servicio: al gestionar el servicio directamente, la Administración tiene un mayor control sobre la calidad del servicio prestado, lo que se puede traducir en una mayor satisfacción de los usuarios.
- Mejor cumplimiento de las normativas: al ser la Administración la encargada de la gestión del servicio es más fácil que asegure el cumplimiento de las normativas y leyes en relación a la calidad, seguridad, accesibilidad y derecho de los usuarios.
- Planificación y gestión más eficiente: la Administración puede planificar y gestionar el servicio de forma más eficiente al tener una visión más amplia y conocimiento de las necesidades de la comunidad, y poder, así, responder a las demandas de los usuarios de forma más rápida y adecuada.

- **Desventajas:**

- Burocracia y falta de flexibilidad: la gestión directa por parte de la Administración puede resultar en una mayor burocracia y falta de flexibilidad para adaptarse a los cambios y necesidades de los usuarios.

Ajuntament de Lleida

- Dificultades en la contratació i capacitació del personal: puede existir dificultades e inconvenientes a la hora de contratar y capacitar al personal necesario para gestionar el servicio de forma eficiente, lo que impactaría en la calidad del servicio.
- Falta de incentivos para mejorar la calidad del servicio: al no disponer de competencia directa, la entidad pública que gestione el servicio puede carecer de incentivos para mejorar la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios.
- Problemas de financiación: la gestión directa por parte de la Administración puede requerir de un mayor presupuesto y recursos para mantener y mejorar la calidad del servicio, lo que supondría un problema en situaciones de restricción presupuestaria.

7.2. ESCENARIO B: GESTIÓN INDIRECTA – CONCESIÓN DE SERVICIOS

La gestión indirecta a través de un contrato público de concesión de servicios, donde se traslada el riesgo operacional a la entidad adjudicataria también tiene ventajas e inconvenientes en relación con la calidad del servicio de transporte público:

- **Ventajas:**

- Acceso a recursos y tecnologías innovadoras: la adjudicataria puede tener acceso a recursos y tecnologías innovadoras para mejorar la calidad del servicio, lo que puede resultar en una mejora de la experiencia del usuario.
- Incentivos para mejorar la calidad del servicio: al existir una competencia en la concesión del servicio, la entidad adjudicataria tiene incentivos para mejorar la calidad del servicio para atraer y mantener a los usuarios, lo que puede resultar en una mayor satisfacción de los usuarios.
- Mayor flexibilidad: la entidad adjudicataria tiene una mayor flexibilidad para adaptarse a los cambios y necesidades de los usuarios, lo que puede mejorar la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios.
- Reducción de la carga financiera para la Administración: al trasladar el riesgo operacional a la entidad adjudicataria, la Administración puede reducir la carga financiera para mantener y mejorar el servicio, lo que permitiría que se destinen más recursos a otras necesidades públicas.

- **Inconvenientes:**

- Dificultades en la evaluación del desempeño: la evaluación del desempeño de la entidad adjudicataria puede resultar difícil y requerir una gran cantidad de recursos y esfuerzos para la Administración.

Ajuntament de Lleida

- Pérdida de control sobre la calidad del servicio: al trasladar el riesgo operacional a la entidad adjudicataria, la Administración puede perder parte del control sobre la calidad del servicio, lo que afectaría negativamente a los usuarios en caso de no llevarse a cabo el servicio de forma óptima.
- Posible falta de coherencia y continuidad: el cambio de entidad adjudicataria en la gestión del servicio puede generar una falta de coherencia y continuidad en la calidad del servicio, lo que puede afectar negativamente a la satisfacción de los usuarios.
- Posibles conflictos de interés: la entidad adjudicataria puede tener conflictos de interés entre la mejora de la calidad del servicio y la maximización de sus beneficios económicos, lo que puede afectar negativamente a la calidad del servicio.

7.3. ESCENARIO C: GESTIÓN INDIRECTA – SOCIEDAD MIXTA

La gestión indirecta a través de una Sociedad Mixta, que implica una colaboración entre la entidad pública y una empresa privada en la operación del servicio, presenta una serie de ventajas y desafíos que afectan directamente a la calidad de la prestación:

- **Ventajas:**

- Combinación de recursos: la Sociedad Mixta permite aprovechar los recursos y capacidades tanto del sector público como del privado. Esto puede resultar en una combinación efectiva de conocimientos técnicos y experiencia operativa para mejorar la calidad y la eficiencia del servicio.
- Innovación y tecnología: la presencia de una empresa privada permite facilitar el acceso a recursos y tecnologías innovadoras que pueden ser aplicadas para modernizar y mejorar la calidad del servicio de transporte público. Esto puede traducirse en una experiencia más satisfactoria para los usuarios, con servicios más eficientes y convenientes.
- Distribución de riesgos: al compartir la responsabilidad financiera y operativa, la Sociedad Mixta permite distribuir los riesgos asociados a la prestación del servicio entre ambas partes. Esto puede reducir la carga financiera para la entidad pública y disminuir la exposición a posibles imprevistos que afecten la calidad del servicio.

- **Inconvenientes:**

- Coordinación y gestión conjunta: la colaboración entre el sector público y privado puede ser compleja en términos de coordinación y gestión. La

Ajuntament de Lleida

toma de decisiones conjuntas y la alineación de objetivos pueden requerir un esfuerzo adicional para asegurar la eficiencia operativa y la calidad del servicio.

- o Posibles conflictos de interés: la empresa privada puede enfrentar conflictos de interés entre sus objetivos económicos y la mejora de la calidad del servicio. Esto podría influir negativamente en la toma de decisiones que afecten a los usuarios y a la calidad del servicio.
- o Evaluación del desempeño: evaluar y supervisar adecuadamente el desempeño de la Sociedad Mixta puede ser un desafío, ya que puede requerir una inversión significativa en recursos y esfuerzos por parte de la entidad pública.

8. CONCLUSIÓN

Tras un minucioso análisis jurídico y económico-financiero de las distintas modalidades de gestión disponibles para el servicio de transporte urbano de viajeros en Lleida, se llega a la conclusión, clara y fundamentada, de que el **modelo de gestión indirecta mediante concesión de servicios** es la opción más idónea, eficiente y sostenible para este caso en particular. Este veredicto se fundamenta en una serie de ventajas sustanciales, tanto desde una perspectiva jurídica como económica, que distinguen a la concesión de servicios de otras alternativas consideradas: la gestión directa a través de una Entidad Local u Organismo Autónomo y la gestión indirecta a través de una Sociedad Mixta. La gestión directa a través de Entidad Local u Organismo Autónomo se descarta debido a que requiere que la entidad pública asuma todos los costes y riesgos del servicio. Sin contar con todos los recursos necesarios la operación de la prestación sería inviable, lo que generaría una dependencia de los recursos propios de la entidad y requeriría recurrir a licitaciones para contratar los suministros y servicios accesorios a la prestación, lo que aumentaría el gasto de la administración y la complejidad administrativa. Además, la gestión directa conlleva un riesgo económico significativo al asumir todos los costes y riesgos del servicio, incluyendo los imprevistos.

La Sociedad Mixta se descarta, por su parte, debido a que la gestión a través de ella implica un menor control directo sobre el servicio y una mayor complejidad en la toma de decisiones ya que involucra a la empresa privada en la operación, lo que complicaría la gestión y afectar la calidad del servicio. Por otro lado, aunque la inversión se compartiría entre el sector público y el privado, la entidad pública seguiría asumiendo parte del riesgo económico y, además, la calidad y ejecución del servicio dependerían, en gran medida, de la empresa privada, lo que afectaría la calidad de la prestación. Además, el Ayuntamiento de Lleida actualmente se encuentra realizando un plan de

Ajuntament de Lleida

saneamiento financiamiento, por lo que, no se puede permitir crear nuevos organismos ni sociedades, lo que aporta un mayor peso a la decisión de descartar los modelos de gestión directa a través de Entidad Local u Organismo Autónomo y gestión indirecta a través de Sociedad Mixta.

En cambio, la gestión indirecta a través de concesión de servicios permite que la empresa adjudicataria asuma la inversión inicial y los costes operativos, reduciendo significativamente el riesgo financiero para la administración pública. Las empresas concesionarias, asimismo, suelen ser entidades especializadas en la ejecución de las prestaciones a las que licitan, lo que garantiza un alto grado de eficiencia y calidad. Además, el contrato de concesión establece responsabilidad y estándares de calidad. Por otra parte, la gestión a través de una concesión disminuye la carga y la responsabilidad administrativa, ya que la empresa concesionaria se encarga de la operación integral del servicio, lo cual agiliza la implementación de la prestación. La entidad pública, por ende, puede enfocarse en otras prioridades presupuestarias, ya que no debe destinar recursos a la inversión inicial ni asumir los costes operativos de la prestación. En cuanto a la concesión de servicio, la administración pública únicamente deberá supervisar la correcta gestión del servicio asegurando la calidad y el cumplimiento de lo estipulado en los pliegos y documentos contractuales.

En el resumen económico, además, se observa que la concesión de servicios requiere una menor aportación económica municipal para alcanzar el equilibrio financiero en comparación con los modelos de gestión directa y gestión indirecta a través de Sociedad Mixta. Esto supone que la elección de alguno de estos dos últimos modelos de gestión vaya en contra de lo estipulado en el artículo 85 de la Ley de Régimen Local, que determina que *“los servicios públicos de competencia local habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente”*, determinando la opción de la gestión indirecta a través de contrato de concesión de servicios como la opción óptima

Por estas razones, debido a que los modelos de gestión directa a través de Entidad Local u Organismo Autónomo y gestión indirecta a través de Sociedad Mixta presentan desafíos y limitaciones, la gestión indirecta a través de concesión de servicios se elige como el modelo más idóneo debido a su capacidad para reducir el riesgo financiero, garantizar la especialización y eficiencia, y disminuir la carga administrativa, lo que contribuye a la eficiencia y sostenibilidad del servicio a largo plazo.

En Lleida, a 17 de enero de 2024

Dpto. Jurídico y Económico.

Eguesan Energy, S.L.