



PROYECTO DE ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA

MADRID – ZARAGOZA – CATALUÑA	
COMUNIDAD(ES) AUTÓNOMA(S)	Aragón
	Castilla-La Mancha
	Castilla y León
	Cataluña
	Comunidad de Madrid
PROVINCIA(S)	Huesca
	Zaragoza
	Guadalajara
	Soria
	Tarragona
	Barcelona
	Lleida
	Madrid
ÓRGANO PROPONENTE	Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. ANTECEDENTES.....	4
2. RÉGIMEN JURÍDICO	5
3. NECESIDAD DEL SERVICIO Y PROCEDENCIA DE SU ESTABLECIMIENTO....	6
4. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS	7
4.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO Y FUNCIONAL DE PRESTACIÓN	7
4.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD	10
4.3. SERVICIOS ACTUALES	10
4.4. TRÁFICOS AUTORIZADOS	11
4.5. RUTAS	12
4.6. ITINERARIOS.....	13
4.7. EXPEDICIONES Y CALENDARIOS	13
4.8. COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS.....	13
4.8.1. Coordinación de servicios con transbordo	13
4.8.2. Coordinación con otros modos de transporte.....	14
4.9. COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIO CON OTROS SERVICIOS PREEXISTENTES	14
5. MEDIOS NECESARIOS PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO	14
5.1. PERSONAL.....	14
5.2. VEHÍCULOS	15
5.3. SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE.....	16
5.3.1. Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)	16
5.3.2. Sistema de Validación y Venta (SVV).....	16
5.3.3. Sistema de Información a los Viajeros (SIV).....	17
6. MODALIDAD ADMINISTRATIVA DE GESTIÓN DEL SERVICIO.....	17
7. ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL	17
7.1. DESARROLLO DE UN MODELO DE REGRESIÓN	17
7.2. CÁLCULO DE LA DEMANDA DEL NMC	18
7.3. ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA FUTURA.....	18
7.3.1. Crecimientos tendenciales 2023-2036	18
7.3.2. Cambios en la red ferroviaria de Alta Velocidad.....	20
8. ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERO	21
8.1. DEFINICIÓN DEL SERVICIO	21

8.1.1.	Definición de la oferta de servicio	21
8.1.2.	Dimensionamiento de los medios necesarios	21
8.1.3.	Magnitudes básicas del servicio	21
8.2.	COSTES DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO	22
8.2.1.	COSTES DIRECTOS	22
8.2.2.	COSTES INDIRECTOS.....	26
8.3.	BENEFICIO INDUSTRIAL Y FISCALIDAD APLICABLE	26
8.3.1.	BENEFICIO INDUSTRIAL.....	26
8.3.2.	IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES	26
8.4.	PREVISIÓN DE INGRESOS DEL SERVICIO.....	26
8.5.	PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN	27
8.6.	REVISIÓN DE PRECIOS y TARIFAS	28
9.	PLAZO DE DURACIÓN DEL CONTRATO Y TARIFA DE EQUILIBRIO.....	29
10.	RESULTADOS ECONÓMICOS Y ANÁLISIS DE VIABILIDAD DEL PROYECTO A LO LARGO DEL PLAZO CONCESIONAL	30
11.	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	32
12.	VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	32
13.	ANÁLISIS DE RENTABILIDAD SOCIAL	32
14.	ANEXOS	34
	Anexo I. TRÁFICOS A REALIZAR	34
	Anexo II. ITINERARIO DEL SERVICIO PÚBLICO	34
	Anexo III. MAPA DE LAS RUTAS	34
	Anexo IV. EXPEDICIONES Y CALENDARIOS.....	34
	Anexo V. REQUISITOS BÁSICOS DE LOS VEHÍCULOS.....	34

1. ANTECEDENTES

El actual mapa de concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera es el resultado de un proceso que ha evolucionado a lo largo de los más de cien años que han transcurrido desde el establecimiento de las primeras líneas regulares. En este proceso han tenido lugar, no solo cambios normativos, sino también sucesivas modificaciones, ampliaciones y unificaciones de tramos, así como diferentes traspasos de competencias entre Administraciones territoriales. Todo ello ha generado múltiples disfuncionalidades en el conjunto del sistema, como la existencia de numerosos contratos que no satisfacen adecuadamente la finalidad propia del transporte público regular de competencia estatal.

El sistema estatal de transporte regular de viajeros por carretera está conformado en la actualidad por 75 servicios de transporte, prestados en la modalidad de concesión de servicios, de los cuales gran parte se encuentran vencidos o próximos a su fecha de vencimiento, siendo necesario poner fin a la inseguridad jurídica que generan estas situaciones, indeseables desde el punto de vista del interés general.

El acentuado ritmo de transformación social y territorial de las últimas décadas ha alterado los modelos de asentamiento de la población en España, cambiando notablemente las condiciones sociodemográficas preexistentes en el origen de las concesiones. Al incremento de la actividad económica en los entornos urbanos y la mayor movilidad recurrente en ellos, se une la necesidad de reactivar y facilitar la movilidad en las zonas rurales, evitando las consecuencias negativas que puede producir el aislamiento de estos núcleos de población en los que resulta más acusado el descenso en el número de habitantes y su envejecimiento.

Por todo lo anterior, uno de los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible consiste en la elaboración de un Nuevo Mapa Concesional (NMC) de servicios de transporte regular de viajeros por carretera que sustituya al actual, al objeto de que la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal se ajuste mejor a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos, proporcione la mayor conectividad posible, permita obtener una mayor eficiencia en el gasto público asociado al transporte de las Administraciones Públicas y se justifique la viabilidad económico-financiera de los contratos para los operadores de transporte, sobre la base de los criterios y plazos que a tales efectos establece la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.

En definitiva, el Nuevo Mapa proporciona una mayor seguridad jurídica al sistema y supone una oportunidad de ajustar la oferta actual a la demanda de la ciudadanía, permitiendo modernizar los servicios ofrecidos con arreglo a criterios de racionalidad, calidad, equidad y eficiencia, y de acuerdo con una serie de objetivos básicos:

- Ajustar la oferta de transportes a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos, derivadas de una nueva realidad sociodemográfica y económica y los nuevos servicios de movilidad que han aparecido en los últimos años.
- Lograr un uso eficiente de los recursos públicos y unos precios competitivos para los usuarios.
- Adecuar la oferta de transporte público por carretera de competencia estatal a los nuevos mapas concesionales que gran parte de las Comunidades Autónomas han desarrollado o están en proceso de desarrollar en el ejercicio

de sus competencias, evitando duplicidades y favoreciendo la coordinación de servicios.

- Reforzar los criterios ambientales en el ámbito del transporte público por carretera, de manera que esté alineado con las estrategias de Lucha Contra el Cambio Climático y Calidad del Aire, dada la elevada contribución de la movilidad en su conjunto a las emisiones atmosféricas.
- Promover la utilización de las nuevas tecnologías en el campo del transporte, lo que supone una modernización del sistema, incorporando sistemas inteligentes de transporte para mejorar la gestión de los diferentes contratos y facilitar la información al usuario.

Todos estos objetivos han sido ya puestos de manifiesto y compartidos públicamente por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, como órgano responsable de la elaboración y tramitación del Nuevo Mapa, con todos los agentes sociales, sectoriales y otras Administraciones Públicas afectadas por la reordenación de la red estatal de transporte público, como paso previo para la elaboración de los Anteproyectos de establecimiento de los servicios.

2. RÉGIMEN JURÍDICO

La gestión de los transportes públicos regulares de viajeros de uso general se rige por 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 y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.
- La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), y el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante ROTT).
- 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 y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), en lo no previsto en las normas anteriores.
- Además, serán de aplicación el resto de disposiciones legales y reglamentarias que regulan el transporte de viajeros por carretera.

De acuerdo con el artículo 71 de la LOTT, los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración.

En virtud de lo anterior, los servicios a realizar de acuerdo con el presente Proyecto se definen como servicio público y, en consecuencia, se establece una obligación de servicio público para su prestación, dándole al mismo la continuidad necesaria.

El artículo 70 de la LOTT dispone que el establecimiento o creación de los servicios regulares de transporte de viajeros de uso general deberá ser precedido de la correspondiente y fundada resolución administrativa, y acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.

Dicho establecimiento o creación se acordará por la Administración teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.

El procedimiento para establecer un nuevo servicio se inicia por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril mediante la elaboración de un anteproyecto con el contenido estipulado en los artículos 63 y siguientes del ROTT.

En virtud de lo estipulado en el artículo 67 del ROTT, por Resolución de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, anunciada en el Boletín Oficial del Estado número 283 de 25 de noviembre de 2025, se somete a información pública el Anteproyecto de prestación del servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre Madrid, Zaragoza y Cataluña durante un plazo de 30 días, que finaliza el 13 de enero de 2026. Asimismo, se solicita el informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de las Comunidades Autónomas afectadas por los tráficos del servicio, Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Cataluña y Comunidad de Madrid.

Transcurrido el plazo establecido para la información pública y la emisión de informes se han recibido alegaciones de entidades de distinta naturaleza y los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de las Comunidades Autónomas de Castilla y León y Cataluña, no habiéndose recibido los informes del resto de Comunidades Autónomas afectadas, por lo que se entiende concluido el trámite sin observaciones por su parte.

Tras la valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y una vez introducidas las modificaciones que, como consecuencia de estos, se han estimado pertinentes, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, eleva el presente Proyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

3. NECESIDAD DEL SERVICIO Y PROCEDENCIA DE SU ESTABLECIMIENTO

Constituye el objeto del presente Proyecto la definición de los contenidos técnicos y económicos del futuro contrato de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera entre Madrid, Zaragoza y Cataluña, que se elabora de acuerdo con el contenido estipulado en los artículos 63 y siguientes del ROTT.

Este nuevo servicio conectará municipios de las provincias de Barcelona (7 municipios), Guadalajara (5 municipios), Huesca (2), Lleida (2 municipios), Madrid (2 municipios), Soria (2 municipios), Tarragona (1 municipio) y Zaragoza (26 municipios).

La elevada demanda de movilidad para las localidades incluidas en este Corredor, 750.000 viajeros anuales, así como la fuerte relación funcional que existe entre ellas, justifica la necesidad de los servicios propuestos.

Considerando el carácter de servicio público de titularidad de la Administración General del Estado, la necesidad de garantizar la cohesión territorial y la entidad de los núcleos de población que conectará este nuevo Corredor, se considera que existen razones de interés público que justifican la necesidad de que los tráficos relacionados en el apartado 4.4 de este Proyecto sigan prestándose.

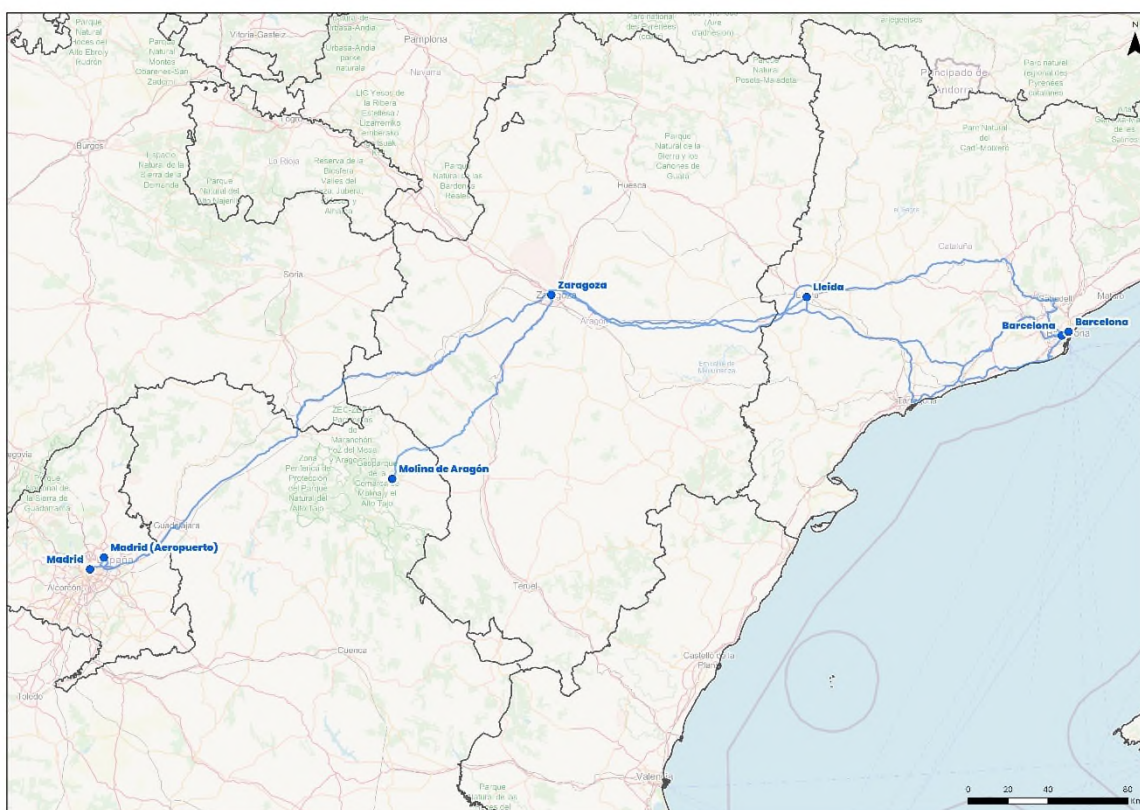
4. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS

4.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO Y FUNCIONAL DE PRESTACIÓN

El Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña conecta Madrid y Guadalajara con Zaragoza y Barcelona. También incluye las relaciones entre Madrid y Zaragoza con las ciudades de Lleida y Tarragona, así como una ruta entre Zaragoza y la comarca del Señorío de Molina-Alto Tajo.

Los principales ejes de circulación por los que discurre este Corredor son las vías de ámbito nacional A-2, AP-2, AP-7, A-27, N-232 y N-240, y otras carreteras autonómicas como C-25, C-32, CM-210 y CM-213, así como la autopista C-16.

Figura 1: Plano del itinerario previsto en el Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se presenta el listado de municipios (y de las entidades singulares en caso de no coincidir con el municipio) en los que tiene parada el servicio objeto del presente Proyecto. Se indica asimismo la población de estos municipios en 2024, así como en 2025, 2030 y 2035 de acuerdo con las proyecciones elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística (INE)¹.

Tabla 1. Municipios con parada en el Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña y población

Municipios (Entidad singular)	Provincia	POB. 2024 [hab.]	POB. 2025 [hab.]	POB. 2030 [hab.]	POB. 2035 [hab.]	Variación anual de la población (2024-2030)	Variación anual de la población (2024-2035)
Alcalá de Henares	Madrid	200.702	204.207	219.119	226.642	9,2%	12,9%
Alcarràs	Lleida	10.018	10.194	11.013	11.504	9,9%	14,8%
Alfajarín	Zaragoza	2.415	2.432	2.527	2.567	4,6%	6,3%
Arcos de Jalón	Soria	1.545	1.560	1.604	1.612	3,8%	4,3%
Barcelona	Barcelona	1.702.547	1.734.465	1.851.064	1.904.840	8,7%	11,9%
Botorrita	Zaragoza	579	583	606	615	4,6%	6,3%
Bujaraloz	Zaragoza	953	960	997	1.013	4,6%	6,3%
Cadrete	Zaragoza	4.639	4.672	4.854	4.931	4,6%	6,3%
Calatayud	Zaragoza	19.850	19.993	20.771	21.099	4,6%	6,3%
Candasnos	Huesca	422	427	448	458	6,1%	8,5%
Cariñena	Zaragoza	3.456	3.481	3.616	3.673	4,6%	6,3%
Cuarte de Huerva	Zaragoza	15.112	15.221	15.814	16.063	4,6%	6,3%
Cuerlas, Las	Zaragoza	41	41	43	44	4,6%	6,3%
Daroca	Zaragoza	1.919	1.933	2.008	2.040	4,6%	6,3%
Embid	Guadalajara	33	34	37	39	11,4%	17,8%
Gallocanta	Zaragoza	133	134	139	141	4,6%	6,3%
Guadalajara	Guadalajara	90.909	92.847	101.314	107.046	11,4%	17,8%
Hospitalet de Llobregat, L'	Barcelona	279.993	285.242	304.417	313.261	8,7%	11,9%
Lleida	Lleida	144.739	147.285	159.116	166.209	9,9%	14,8%
Longares	Zaragoza	830	836	869	882	4,6%	6,3%
Madrid	Madrid	3.416.771	3.476.441	3.730.307	3.858.373	9,2%	12,9%
Mainar	Zaragoza	171	172	179	182	4,6%	6,3%

¹ <https://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.htm?padre=6675&capsel=6681>

Municipios (Entidad singular)	Provincia	POB. 2024 [hab.]	POB. 2025 [hab.]	POB. 2030 [hab.]	POB. 2035 [hab.]	Variación anual de la población (2024-2030)	Variación anual de la población (2024-2035)
Manresa	Barcelona	80.201	81.705	87.197	89.730	8,7%	11,9%
María de Huerva	Zaragoza	6.371	6.417	6.667	6.772	4,6%	6,3%
Medinaceli	Soria	671	677	696	700	3,8%	4,3%
Molina de Aragón	Guadalajara	3.280	3.350	3.655	3.862	11,4%	17,8%
Mozota	Zaragoza	130	131	136	138	4,6%	6,3%
Muel	Zaragoza	1.474	1.485	1.542	1.567	4,6%	6,3%
Nuez de Ebro	Zaragoza	907	914	949	964	4,6%	6,3%
Osera de Ebro	Zaragoza	428	431	448	455	4,6%	6,3%
Paniza	Zaragoza	575	579	602	611	4,6%	6,3%
Peñalba	Huesca	695	704	738	754	6,1%	8,5%
Pina de Ebro	Zaragoza	2.446	2.464	2.560	2.600	4,6%	6,3%
Prat de Llobregat, El	Barcelona	66.184	67.425	71.957	74.048	8,7%	11,9%
Puebla de Alfindén, La	Zaragoza	6.426	6.472	6.724	6.830	4,6%	6,3%
Retascón	Zaragoza	73	74	76	78	4,6%	6,3%
Rueda de la Sierra	Guadalajara	38	39	42	45	11,4%	17,8%
Sabadell	Barcelona	222.177	226.342	241.558	248.576	8,7%	11,9%
Santed	Zaragoza	71	72	74	75	4,6%	6,3%
Tarragona	Tarragona	141.151	144.365	157.916	166.564	11,9%	18,0%
Terrassa	Barcelona	228.708	232.996	248.659	255.883	6,72%	9,82%
Torralba de los Frailes	Zaragoza	68	68	71	72	4,6%	6,3%
Tortuera	Guadalajara	157	160	175	185	11,4%	17,8%
Val de San Martín	Zaragoza	59	60	62	63	3,90%	5,53%
Vilafranca del Penedès	Barcelona	41.504	42.282	45.124	46.435	8,7%	11,9%
Villafranca de Ebro	Zaragoza	835	841	874	888	4,6%	6,3%
Zaragoza	Zaragoza	686.986	691.918	718.878	730.214	4,6%	6,3%
Total		7.389.392	7.515.131	8.028.242	8.281.343	8,6%	12,1%

Fuente: Proyección de la población de España. Resultados por provincias: serie 2024-2039 (INE).

La población potencialmente atendida por el servicio, considerando únicamente los habitantes de los municipios incluidos, asciende a 7.389.392 habitantes en 2024, previéndose un aumento del 8,6% hasta 2030 y del 12,1% hasta 2035, de acuerdo con los modelos demográficos empleados por el INE².

4.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

De acuerdo con los datos facilitados por los operadores de las concesiones estatales que dan servicio en el ámbito del presente Corredor, se extrae una movilidad en autobús de aproximadamente 812.000 viajeros.

A continuación, se presenta una tabla con el volumen de viajeros entre los municipios a los que da servicio este Corredor, agrupados por provincias:

Tabla 2. Movilidad en las relaciones cubiertas por el futuro contrato, agregado por provincias, datos de 2024

Provincia Origen	Provincia Destino	Viajeros Autobús
Madrid	Zaragoza	419.100
Barcelona	Madrid	219.700
Barcelona	Zaragoza	160.900
Guadalajara	Zaragoza	5.300
Lleida	Zaragoza	3.600
Barcelona	Guadalajara	750
Resto de relaciones provinciales		1.000

Fuente: MITMS a partir de datos de los operadores actuales.

4.3. SERVICIOS ACTUALES

Este nuevo Corredor integra tráfico que actualmente son atendidos por las siguientes concesiones de transporte regular de viajeros por carretera:

² El Instituto Nacional de Estadística (INE) realiza proyecciones de población que proporcionan una simulación de la población que residiría en España, desagregada según características demográficas básicas, para los próximos años, partiendo de la estimación de la población a 1 de enero del año en curso. Responden a la necesidad de disponer de una visión perspectiva actual de la posible realidad demográfica futura, actualizada según la evolución demográfica más reciente. En concreto, se trata de simular los efectos que sobre la población futura tendrían la estructura demográfica y las tendencias demográficas presentes.

El INE ofrece resultados cada 2 años, con un horizonte proyectivo de 50 años para el total nacional y de 15 años para las comunidades autónomas y las provincias. De esta forma, se han tomado los resultados de la cifra de población de cada provincia a 1 de enero de cada año del período 2024-2039, aplicando las variaciones anuales a cada uno de los municipios pertenecientes a ésta.

Tabla 3. Concesiones de las que provienen los tráficos integrados en el Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña

CONCESIÓN	DESCRIPCIÓN	Fecha finalización	% Veh-km sobre el total del corredor
VAC-099	Madrid-Zaragoza-Barcelona con hijuela	24/03/2013	98%
VAC-263	Lleida-Zaragoza y Molina de Aragón	03/03/2027	2%

La nueva ordenación del servicio supondrá una serie de mejoras en la oferta de servicios del ámbito del presente Proyecto, así como en la tarifa, que se detallan a continuación:

- Se establecen **nuevas paradas**:
 - Val de San Martín (Zaragoza), permitiendo la conexión de esta población con las vecinas de Castilla-La Mancha.
 - Terrassa (Barcelona), como importante nodo intermodal con servicios de transporte interurbano en autobús y líneas FGC.
 - Aeropuerto de Barcelona, lo que supone una mejora de la intermodalidad con otros servicios de transporte público.
- **Mejora de conexiones** entre localidades del corredor que responden a nuevas demandas de movilidad. Quedan establecidas, entre otras, las siguientes nuevas relaciones:
 - Alcalá de Henares -Lleida
 - Calatayud-Guadalajara
 - Lleida-Madrid
 - Madrid-Manresa
 - Madrid-Sabadell
 - Madrid-Tarragona
 - Manresa-Zaragoza
 - Sabadell-Zaragoza
- **Mejoras de tarifas (€/viajero-km)**. La tarifa resultante recogida en el apartado 9 del presente Proyecto supone una reducción de las tarifas preexistentes del 22,7%, calculada como la media ponderada de los servicios actuales.

4.4. TRÁFICOS AUTORIZADOS

La totalidad de los tráficos que integran el servicio objeto de este Proyecto quedan recogidos en el *Anexo I. Tráficos a realizar*. Solo se permite la realización de los tráficos expresamente autorizados en las matrices de tráfico contenidas en el citado Anexo.

A estos efectos, se entiende por tráfico el par de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos (artículo 72.2 de la LOTT).

De acuerdo con el artículo 72.1 de la LOTT, el contrato se adjudicará con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos reglamentariamente excepcionados por razones fundadas de interés general. En consecuencia, los nuevos servicios que se creen no incluirán tráficos ya atendidos por servicios preexistentes.

Este Proyecto prevé la incorporación de los tráficos actualmente servidos por las concesiones con referencia administrativa VAC-099 y VAC-263, a partir de su fecha de vencimiento. Las rutas afectadas por tráficos cuya incorporación se prevé con posterioridad al inicio de ejecución del contrato se recogen en la siguiente tabla. No obstante, estos tráficos se han incorporado a efectos del cálculo de la viabilidad económica del nuevo servicio desde el comienzo de 2027, año 1 del servicio.

Tabla 4. Rutas del Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña con tráficos de incorporación progresiva

Ruta	Fecha de incorporación
12	03/03/2027
13	03/03/2027

4.5. RUTAS

El servicio de transporte de viajeros objeto de este Proyecto se estructura en **13 rutas**.

A estos efectos, se denomina ruta al conjunto de expediciones que atienden el tráfico de idénticos núcleos de población (artículo 73.2 del ROTT).

En la siguiente tabla se presenta el detalle de las rutas que componen el servicio, con indicación para cada ruta de su denominación, número de paradas, longitud en kilómetros, la producción expresada en vehículos-kilómetro y las horas de servicio anuales. Asimismo, se indica si la ruta debe prestarse a la demanda (D), en caso contrario su prestación será de forma permanente.

Tabla 5. Relación de rutas del Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña

RUTA	NOMBRE RUTA	N.º paradas	Longitud (km)	Veh-km	Horas de servicio
01	Madrid-Zaragoza (por Arcos de Jalón)	6	310,4	226.592	3.054
02	Madrid (por Aeropuerto)-Zaragoza	3	312,8	520.499	6.711
03	Madrid-Zaragoza (directo)	2	305,7	223.161	2.798
04	Madrid-Barcelona (por Calatayud)	7	634,7	463.331	6.120
05	Madrid (por Aeropuerto)-Barcelona (por Medinaceli)	9	639,8	665.392	8.979
06	Madrid (Aeropuerto)-Barcelona	3	615,7	449.461	5.682
07	Madrid (por Aeropuerto)-Barcelona	4	621,9	1.228.874	15.775
08	Madrid-Barcelona (por Aeropuerto)	5	643,1	1.137.001	14.763

RUTA	NOMBRE RUTA	N.º paradas	Longitud (km)	Veh-km	Horas de servicio
09	Madrid (por Aeropuerto)-Barcelona (por Lleida y Tarragona)	8	688,5	1.005.210	13.335
10	Madrid-Barcelona (por Manresa y Sabadell)	6	647,7	945.642	12.361
11	Zaragoza-Barcelona	2	309,1	451.286	5.645
12	Zaragoza-Lleida	15	149,7	77.844	1.595
13	Molina de Aragón-Zaragoza	25	150,9	78.468	1.811
TOTAL Corredor		95	6.030	7.472.761	98.629

4.6. ITINERARIOS

Los itinerarios que componen cada una de las rutas del servicio objeto de este Proyecto quedan recogidos en el *Anexo II. Itinerario del servicio público*. En el mismo se señalan las poblaciones en las que se deberá efectuar parada y las distancias parciales y al origen, con indicación expresa de si la parada debe atenderse a la demanda o de forma permanente.

A estos efectos, se entiende por itinerario la relación ordenada de localidades o núcleos de población por la que discurre el servicio.

En el *Anexo III. Mapa de las rutas* se muestra un mapa para cada una de las rutas indicadas en el apartado anterior, así como una relación de los puntos de parada en dicha ruta.

4.7. EXPEDICIONES Y CALENDARIOS

El detalle del servicio a prestar en el marco de este Proyecto, con indicación de las expediciones y calendarios que, como mínimo, se realizarán en cada una de las rutas se recoge en el *Anexo IV. Expediciones y calendarios*.

A estos efectos, se entenderá por expedición cada circulación independiente con horario diferenciado realizada entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio. Se considera que todos los vehículos que realizan simultáneamente una misma circulación forman parte de una sola expedición (artículo 73 del ROTT).

A los mismos efectos, se entiende por calendario la relación de los días de la semana, mes o año en que se presta el servicio.

4.8. COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS

4.8.1. Coordinación de servicios con transbordo

El Nuevo Mapa Concesional de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado puede establecer servicios con transbordo entre rutas de un mismo corredor o entre rutas de

diferentes corredores. Se deberán facilitar los transbordos dentro del mismo corredor mediante la coordinación de los horarios de las diferentes expediciones, cuando así se recoja expresamente en el Anexo IV de este Proyecto, en el que se indicará el nodo de intercambio, así como las rutas para satisfacer las diferentes etapas del viaje.

En cuanto a la coordinación con servicios autonómicos, se favorecerá la conexión entre ellos permitiendo los transbordos cuando sea necesario. El Anexo IV podrá establecer la necesidad de garantizar la coordinación horaria con servicios autonómicos en determinados nodos o rutas.

Para todos estos tráficos con intercambio se promoverá una coordinación de horarios que permita la realización del viaje en el menor tiempo posible.

Por su parte, la Administración podrá, previa audiencia al contratista, imponer medidas de coordinación con otros contratos al objeto de mejorar el servicio al usuario.

4.8.2. Coordinación con otros modos de transporte

Al objeto de facilitar la intermodalidad y la conectividad con otros modos de transporte público, el servicio objeto de este Proyecto deberá potenciar la coordinación física con los servicios de autobús y otros modos de transporte en municipios con paradas coincidentes.

4.9. COINCIDENCIAS RELEVANTES DE ITINERARIO CON OTROS SERVICIOS PREEXISTENTES

El servicio objeto de este Proyecto no presenta coincidencias relevantes de itinerario con el resto de los corredores, respetándose en todo caso el principio de exclusividad de tráficos que establece el artículo 72 de la LOTT.

5. MEDIOS NECESARIOS PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO

5.1. PERSONAL

El personal adscrito al servicio será el necesario para su correcta prestación, de acuerdo con las condiciones requeridas en los pliegos y las adicionales contenidas en la oferta del adjudicatario, debiendo cumplir el mismo con todos los requisitos exigidos en la normativa laboral de aplicación.

En todo caso, todo el personal adscrito al servicio en cada momento y solo ese, podrá ser empleado para prestar, en ese momento, los servicios de transporte que forman el objeto del contrato.

La dotación mínima de personal, conforme a lo establecido por el artículo 64.4 del ROTT, estará formada exclusivamente por conductores, cuyo número se obtiene del siguiente modo:

- El número de horas anuales del servicio para el conjunto de las rutas se incrementa en un 18%, según el siguiente desglose: un 8% en concepto de

toma y deje y un 10% en otros conceptos (posicionamiento, regulación, limpieza de los vehículos, revisiones, formación, etc.); obteniéndose así el número de horas anuales efectivas.

- Las horas de trabajo anuales efectivas por conductor se obtienen reduciendo las horas anuales de trabajo señaladas en el *Observatorio de Costes del Transporte Discrecional de Viajeros en Autocar* (1.800 horas) un 10%, según el siguiente desglose: un 7% en concepto de absentismo y un 3% en concepto de incapacidad temporal, resultando 1.620 horas de trabajo anuales efectivas por conductor.
- El número de conductores se obtiene como el cociente entre el número de horas anuales efectivas del servicio y el número de horas de trabajo anuales efectivas por conductor. La cifra anterior se redondeará al siguiente número entero.

De esta manera, la dotación mínima de personal que se deberá adscribir obligatoriamente a la prestación del servicio objeto de este Proyecto es de **73 conductores**, sin perjuicio de que el adjudicatario pueda adscribir todo el personal que considere necesario o pertinente por encima de la indicada dotación. Esto no será además obstáculo para el cumplimiento de las obligaciones de subrogación derivadas de la normativa de aplicación.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 75.4 de la LOTT y 130 de la LCSP, y sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación al efecto, el adjudicatario del contrato tendrá la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha relación.

Será responsabilidad única y exclusiva del contratista del servicio público el cumplimiento de las obligaciones que imponga la legislación vigente en cada momento en materia laboral, de seguridad social, de seguridad e higiene en el trabajo, de prevención de riesgos laborales, de igualdad de género, de inserción sociolaboral de las personas con discapacidad y cualquier otra que sea de aplicación en el ámbito de las relaciones laborales entre una empresa y sus trabajadores. Asimismo, será obligación del contratista velar por la correcta organización y retribución de los recursos humanos.

5.2. VEHÍCULOS

El número mínimo de vehículos de necesaria adscripción requeridos para la prestación del servicio objeto de este Proyecto, en función del número de plazas necesarias, será el necesario para garantizar la cobertura correcta de la prestación de los servicios, de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla 6. Número mínimo de vehículos exigido, capacidad y fecha de adscripción

N.º de vehículos	N.º de plazas	Fecha de adscripción
2	26 a 38 plazas	Desde el inicio
51	> 55 plazas	Desde el inicio
53	TOTAL	

El número mínimo de vehículos que deberán adscribirse será el indicado en la tabla anterior o, en su caso, el propuesto por el adjudicatario en su oferta. Dichos

vehículos se dispondrán en propiedad, en arrendamiento ordinario o en arrendamiento financiero.

Los vehículos adscritos a la prestación del servicio deberán cumplir la totalidad de las condiciones técnicas, de habitabilidad, accesibilidad y confort señaladas en el *Anexo V. Requisitos básicos de los vehículos*, con las mejoras que, en su caso, haya ofertado el adjudicatario en su proposición. Estas condiciones deberán ser mantenidas durante toda la duración del contrato.

En cuanto a la capacidad de los vehículos, los rangos establecidos en el presente Proyecto se considerarán como mínimos, pudiendo el contratista adscribir vehículos de mayor tamaño salvo que, por razones derivadas de las vías por las que se deba prestar el servicio, no resultase posible la circulación con esa tipología de vehículos, en cuyo caso será obligatoria la adscripción de vehículos que permitan la satisfactoria prestación del servicio.

La antigüedad máxima admisible de los vehículos que se adscriban al servicio objeto de este Proyecto no podrá superar la ofertada por el adjudicatario, que tendrá como límite superior **10 años**. Esta antigüedad se referirá siempre a la totalidad de la flota de vehículos y deberá cumplirse durante todo el tiempo de duración del contrato.

La antigüedad se computa desde la primera matriculación de los vehículos. Los vehículos adscritos que superen dicha edad máxima permitida deberán ser inmediatamente dados de baja del contrato, no pudiendo prestar servicio alguno, ni siquiera como reservas o material de refuerzo, y serán reemplazados por otros que cumplan con las características y antigüedad exigidas.

5.3. SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

5.3.1. Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)

El concesionario del servicio objeto de este Proyecto deberá contar con un sistema de ayuda a la explotación (SAE) basado en sistemas de localización geoposicionada por satélite y comunicaciones de datos de última generación que permita la adecuada gestión de la explotación del servicio y ofrezca información en tiempo real sobre la flota de autobuses, para lo que deberá disponer de equipos embarcados en todos los vehículos.

Las características mínimas del SAE que deba implantarse se describirán en los pliegos que rijan la licitación del servicio.

5.3.2. Sistema de Validación y Venta (SVV)

El concesionario deberá contar con un sistema de billeteaje o sistema de validación y venta (SVV) que, por medio de equipos embarcados en cada vehículo, permita la venta de billetes de transporte por medio de diferentes medios de pago, así como la validación de los ya emitidos.

Las características mínimas del SVV que deba implantarse se describirán en los pliegos que rijan la licitación del servicio.

5.3.3. Sistema de Información a los Viajeros (SIV)

El concesionario deberá contar con un sistema de información al viajero (SIV) que permita la provisión a los viajeros de información puntual, concreta y veraz en relación con los servicios y las incidencias.

Las características mínimas del SIV que deba implantarse se describirán en los pliegos que rijan la licitación del servicio.

6. MODALIDAD ADMINISTRATIVA DE GESTIÓN DEL SERVICIO

De conformidad con el artículo 71 de la LOTT, la prestación de los servicios objeto del presente Proyecto se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de concesión.

El contrato resultante tendrá carácter administrativo en los términos del artículo 25 de la LCSP y, de acuerdo con el artículo 15 de la misma, se calificará como contrato de concesión de servicios. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, se tratará de un contrato de servicio público.

De este modo, el derecho de explotación del servicio implicará la transferencia al contratista del riesgo operacional, en los términos señalados en los artículos 14.4 y 15 de la LCSP, de tal manera que el contratista explotará el servicio a su riesgo y ventura, haciendo suyos la totalidad de los ingresos derivados de su explotación. La Administración le transfiere al contratista íntegramente el riesgo operativo y el riesgo de demanda en relación con la explotación del contrato.

7. ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL

En este apartado se describe la metodología empleada para estimar la demanda potencial del futuro contrato, en el marco del Nuevo Mapa Concesional de servicios de transporte de viajeros por carretera, que consiste en tres fases:

- I. Desarrollo de un modelo de regresión.
- II. Cálculo de la demanda del NMC.
- III. Estimación de la demanda futura.

7.1. DESARROLLO DE UN MODELO DE REGRESIÓN

Para realizar la prognosis de tráfico se ha desarrollado un modelo de regresión, que estima el número de viajes entre las estaciones de origen y destino en función de los siguientes factores:

- Demanda total entre las zonas en las que se sitúan las paradas de origen y destino según el Estudio de la Movilidad con Big Data realizado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- Oferta de autobús, en concreto, el número de expediciones y tiempo de viaje en autobús entre pares OD.

- Tiempos de viaje en vehículo privado y ferrocarril.
- Variables socioeconómicas de las zonas de origen y destino, principalmente la población de ambas zonas.
- Variables binarias para identificar si existe competencia de la Alta Velocidad o servicios locales de transporte público, como por ejemplo las Cercanías.

Este modelo de regresión ha sido desarrollado con los registros observados del mapa concesional actual para el año 2023. En concreto, se ha empleado un 80% de las relaciones para su calibración y el restante 20% de los flujos actuales para validar su bondad de ajuste.

7.2. CÁLCULO DE LA DEMANDA DEL NMC

Una vez obtenido el modelo de regresión, este se ha utilizado para estimar el número de viajeros que el futuro servicio público de transporte tendría en el año 2023.

Los resultados obtenidos para las relaciones existentes han sido comparados con la demanda observada en el mapa actual (teniendo en cuenta la situación excepcional de las bonificaciones en las tarifas de viaje actuales³), evaluando en qué medida las variaciones de tráfico respecto a la situación actual son explicables con los cambios en la oferta de autobús propuestos. Esta comprobación se ha efectuado contrastando los resultados del modelo de regresión con estimaciones basadas en elasticidades de la demanda al tiempo de viaje y número de expediciones. En aquellos casos en los que se identifica que los resultados obtenidos con el modelo de regresión no son verosímiles, las previsiones se han reemplazado por las estimaciones de demanda realizadas mediante elasticidades.

En las nuevas conexiones en autobús se ha fijado un umbral máximo de cuota modal para el autobús, basado en el resto de las relaciones existentes entre las provincias de origen y destino. Las cuotas modales se han obtenido dividiendo el número de viajeros en el mapa concesional actual entre la movilidad global, según el Estudio de la Movilidad con Big Data realizado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

7.3. ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA FUTURA

7.3.1. Crecimientos tendenciales 2023-2036

Para estimar el crecimiento de la demanda primeramente es necesario realizar un ajuste de la demanda estimada en 2023 para hallar la demanda en situación normal, sin las subvenciones actuales en las tarifas. Este factor de ajuste ha sido estimado mediante elasticidades de la demanda a la tarifa⁴. Para ello, se ha asumido que la caída

³ Bonificaciones establecidas en los siguientes Reales-Decretos Leyes: RDL 11/2022 y RDL 14/2022 para el año 2022, RDL 20/2022 y RDL 5/2023 para el año 2023, RDL 8/2023 para el año 2024 y RDL 1/2025 para el año 2025.

⁴ Obtenidas de varios estudios: Transport Elasticities: Impacts on Travel Behaviour (GIZ, 2024); Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities (VTPI, 2025); The impact of fare reductions on public transportation use (UAB, 2025); Bus fare and journey time elasticities and diversion factors for all modes (RAND Europe and SYSTRA, 2018); Meta-analysis of price elasticities of travel demand in Great Britain: Update and extension (ITS Leeds, 2018); Elasticidades de la Demanda del Transporte Público Urbano: Síntesis e Interrelaciones (U. Chile, 2010); The demand for public transport: a practical guide (TRL, 2004).

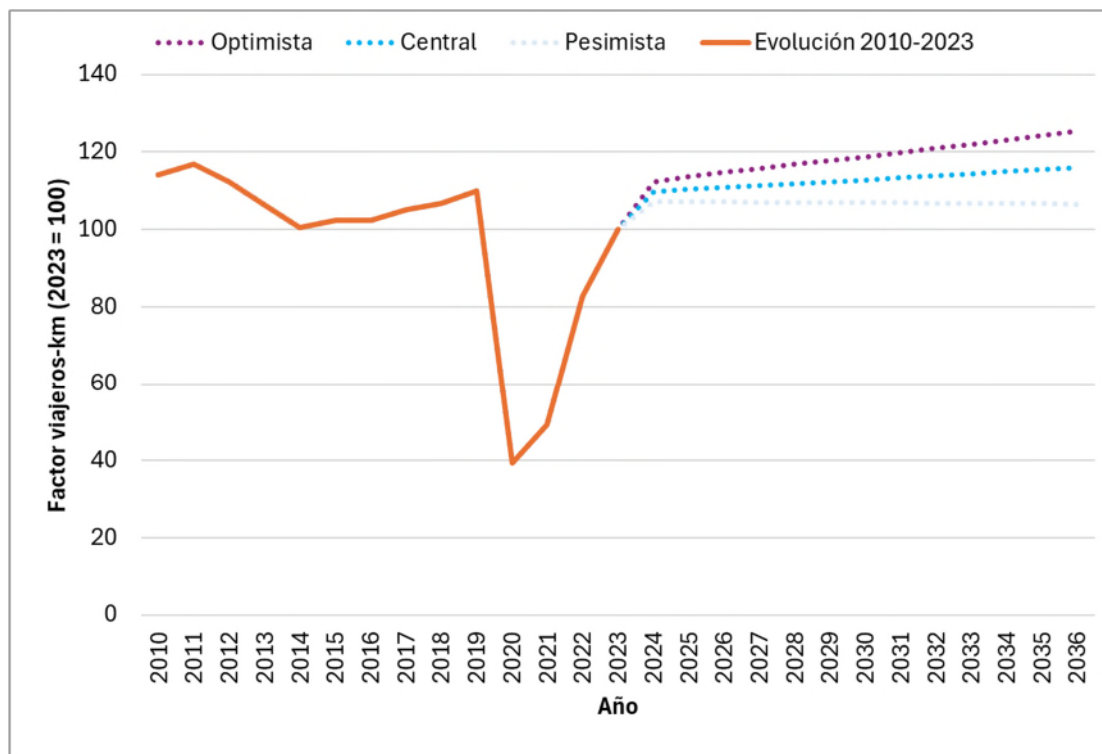
de la tarifa en términos reales para cada contrato se corresponde con el descenso medio de los ingresos por viajero-kilómetro entre 2019 y 2023.

Con esta premisa se han aplicado aumentos de tarifa a las previsiones de demanda para estimar la posible caída en la demanda. Como en el caso anterior, en las nuevas relaciones se han empleado tarifas medias entre provincias. En las relaciones que tienen competencia entre el autobús y el ferrocarril de media distancia se ha realizado una corrección adicional asumiendo que una vez suprimidas las bonificaciones se restablecerá el reparto autobús-ferrocarril previo a la pandemia. Este ajuste está basado en los tráficos en ambos modos registrados en los años 2019 y 2023, con lo que no se ha aplicado para nuevas relaciones.

A continuación, se han calibrado dos modelos de crecimiento tendencial que asocian el número de viajeros en contratos de concesión estatales con la evolución del PIB. En concreto, se ha definido un modelo de crecimiento pesimista que considera la evolución entre 2010 y 2019, y otro optimista que analiza el período entre 2014 y 2019, período en el que no se produjeron grandes inauguraciones en la red de Alta Velocidad ferroviaria. El factor de crecimiento tendencial aplicado (escenario central) se ha calculado como el promedio entre los escenarios optimista y pesimista.

La imagen a continuación muestra las curvas de crecimiento tendencial de la demanda. La evolución entre 2023 y 2024 se ha verificado con los datos mensuales de la estadística de transporte de viajeros del INE⁵ hasta agosto de 2024.

Figura 2. Factor de crecimiento tendencial de la demanda del NMC



Fuente: Elaboración propia.

⁵ <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=20239>

7.3.2. Cambios en la red ferroviaria de Alta Velocidad

Adicionalmente, además del crecimiento tendencial se han considerado los efectos que pueda tener la evolución de los servicios ferroviarios a futuro en la distribución de la demanda.

Se han identificado dos hitos que pueden afectar a la demanda de pasajeros de autobús debido a una mejora competitiva en los servicios del ferrocarril:

- Segundo paquete de liberalización de la red de Alta Velocidad: Se ha considerado su puesta en funcionamiento a partir de 2026, dándose lugar a una reducción media del 9% de la demanda en las rutas de autobús que cubren relaciones entre capitales de provincia en los siguientes corredores:
 - Madrid – Galicia
 - Madrid – Asturias
 - Madrid – Cantabria
 - Madrid – Huelva
 - Madrid – Cádiz.
- Nuevos servicios ferroviarios debido a mejoras en la infraestructura: Actualmente hay en marcha numerosas actuaciones de mejora de la infraestructura ferroviaria que afectarán a la calidad de los servicios, reduciendo tiempos de viaje y mejorando la oferta. Se ha considerado su puesta en funcionamiento a partir de 2030, con reducciones variables entre el 25% y el 5% de la demanda en algunas relaciones afectadas entre municipios en los siguientes corredores:
 - Madrid – Galicia
 - Corredor Mediterráneo
 - Madrid – Extremadura
 - Madrid – País Vasco
 - Madrid – Cantabria
 - Madrid – Asturias.

En el caso del servicio objeto de este Proyecto, ninguna de sus relaciones se ve afectada por esta mejora competitiva de los servicios ferroviarios, ya que se localizan fuera de su ámbito.

La tabla a continuación muestra la estimación de viajeros y viajeros-kilómetro para el corredor en el año base de análisis (2023) y los escenarios en 2025, 2030 y 2034, calculados aplicando crecimiento tendencial de la demanda sin las bonificaciones actuales en las tarifas.

Tabla 7. Estimación de la demanda futura en el Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña, sin bonificaciones

Año	Viajeros	Viajeros-km
2023	712.471	288.754.652
2025	786.362	318.701.489
2030	803.893	325.806.640
2034	818.893	331.886.009

8. ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERO

En los siguientes apartados se indican los criterios adoptados para la obtención de la previsión de costes e ingresos que determinan la viabilidad económico-financiera del futuro contrato.

8.1. DEFINICIÓN DEL SERVICIO

8.1.1. Definición de la oferta de servicio

El nivel de servicio es el que se detalla en el apartado 4 del presente Proyecto.

El volumen anual de tráfico se ha obtenido como la suma en cada una de las rutas que componen el servicio del producto de la longitud de la ruta en kilómetros por el número de expediciones anuales, incrementado en un 3% en concepto de posicionamiento.

Las horas de servicio anuales se han obtenido como la suma en cada una de las rutas que componen el servicio del producto de la duración de la ruta en horas por el número de expediciones anuales.

8.1.2. Dimensionamiento de los medios necesarios

Los medios adecuados para la prestación del servicio objeto de este Proyecto son:

- Dotación mínima de personal que, según el apartado 5.1, asciende a **73 conductores**.
- Número de vehículos necesarios que, de acuerdo con el apartado 5.2, es de **53 vehículos**.

No obstante, la distribución de conductores y autobuses varía en función de la ruta y de la tipología de vehículo asignado. En la tabla siguiente se detalla el desglose:

Tabla 8. Distribución de conductores y autobuses, según ruta y tipología de vehículo

Ruta	N.º de conductores	N.º de vehículos	N.º de plazas	Fecha de adscripción
01 a 11	70	51	> 55 plazas	Desde el inicio
12 - 13	3	2	de 26 a 38 plazas	Desde el inicio
TOTAL	73	53		

8.1.3. Magnitudes básicas del servicio

A continuación, se recogen los datos básicos del servicio objeto de este Proyecto para cada una de las rutas, a efectos del cálculo de costes:

Tabla 9. Magnitudes básicas del servicio

Ruta	Fecha incorporación	Exp anuales	Longitud (km)	Volumen anual de tráfico (veh-km)	Horas de servicio
01	Desde inicio	730	310,4	233.390	3.054
02	Desde inicio	1.664	312,8	536.114	6.711
03	Desde inicio	730	305,7	229.856	2.798
04	Desde inicio	730	634,7	477.231	6.120
05	Desde inicio	1.040	639,8	685.354	8.979
06	Desde inicio	730	615,7	462.945	5.682
07	Desde inicio	1.976	621,9	1.265.741	15.775
08	Desde inicio	1.768	643,1	1.171.111	14.763
09	Desde inicio	1.460	688,5	1.035.366	13.335
10	Desde inicio	1.460	647,7	974.011	12.361
11	Desde inicio	1.460	309,1	464.825	5.645
12	Desde inicio	520	149,7	80.179	1.595
13	Desde inicio	520	150,9	80.822	1.811
TOTAL desde inicio hasta final del contrato		14.788	6.030	7.696.944	98.629

*Los vehículos-kilómetro anuales están incrementados un 3% en concepto de posicionamiento.

Los tráficos de las rutas que inician su servicio en marzo de 2027 se han incorporado para los cálculos de los costes y la viabilidad desde el comienzo de 2027, año 1 del servicio.

8.2. COSTES DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO

En este apartado se exponen los criterios seguidos para obtener los costes estimados para la prestación del servicio objeto de este Proyecto, a partir de las magnitudes básicas obtenidas, habiéndose establecido los costes unitarios, principalmente, tomando como referencia el *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar N.º 44, de enero de 2026*. Dado el momento de publicación (enero de 2026), se asume que los valores económicos del Observatorio están expresados en términos monetarios de 2025, por lo que se actualizan convenientemente a euros del año 1 del período concesional, con las particularidades que se indican a continuación.

8.2.1. COSTES DIRECTOS

8.2.1.1. Coste de personal

El coste unitario de personal se calcula como el promedio del coste de personal de conducción de las concesiones preexistentes que dan lugar al servicio objeto de este Proyecto, reportado por los contratistas actuales, considerando exclusivamente contratos indefinidos a tiempo completo, siempre que el conductor haya trabajado el año completo de cálculo (2025), con independencia del número de trabajadores a que pueda afectar la subrogación de personal. En caso de que el coste unitario obtenido de

este modo sea inferior al coste de personal incluido en el Observatorio, se adoptará este último valor.

El coste total de personal se obtiene como el producto del coste unitario por el número mínimo de conductores calculados en el apartado 5.1.

A continuación, se incluye una tabla resumen de los costes de personal de conducción, actualizado a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 10. Costes de personal

PERSONAL	Año 1
Horas de servicio	98.629
Horas conductor-año	1.800
% Incremento horas por toma y deje, posicionamiento, regulación, limpieza, etc.	18,00%
% Minoración horas por absentismo e incapacidad temporal	10,00%
Número de conductores	73
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y dietas)	52.819 €

8.2.1.2. Coste de amortización de los vehículos

El coste anual de amortización de los vehículos se calcula mediante la siguiente expresión, teniendo en cuenta el valor total de adquisición del autocar y los equipos auxiliares, con la excepción del SAE:

$$A = \frac{C - R - N}{v}$$

Donde:

- A = coste anual de amortización de los elementos [euros].
- C = valor de adquisición sin IVA de los elementos [euros].
- R = valor residual sin IVA de los elementos [euros], estimado en el 10% de su valor de adquisición.
- N = valor sin IVA de los neumáticos [euros].
- v = vida útil de los elementos [años].

Tabla 11. Coste de los vehículos

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Precio compra del vehículo (€ año 0)	162.971	306.153
Vida útil (años)	10	10
Valor residual (% sobre precio)	10%	10%

8.2.1.3. Coste de amortización del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)

El coste anual del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) se calcula mediante la siguiente expresión, con las particularidades indicadas a continuación:

$$A = \frac{C}{T}$$

Donde:

- A = coste anual de amortización del SAE [euros/año].
- C = coste de implantación del SAE [euros]. Se considerará un coste a tanto alzado de 40.000 euros por contrato más un coste de 15.000 euros por vehículo necesario, de los calculados en el apartado 5.2. Este coste se refleja en el año 0.
- T = período concesional [años].

Tabla 12. Coste anual del sistema SAE

SAE	
Equipos, Licencias y Conexiones, por contrato (€)	40.800
Equipamiento embarcado, por vehículo (€)	15.300
Vida útil (años)	10
Valor residual equipos (% sobre precio)	0%

8.2.1.4. Coste de financiación

El coste anual de financiación se calcula mediante la siguiente expresión, teniendo en cuenta el valor total de adquisición del autocar, los equipos auxiliares y el SAE. Este coste se refleja en el año 0.

$$F = \frac{\left(n \cdot \frac{P \cdot i \cdot j}{j - 1} \right) - P}{v}$$

Donde:

- F = coste anual de financiación de los elementos [euros].
- P = préstamo para la compra de los elementos [euros].
- i = interés en tanto por uno.
- n = período de financiación [años].
- $j = (1 + i)^n$ = vida útil de los elementos [años].

Tabla 13. Costes financieros (para el total del contrato)

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Plazo de financiación (años)	5	5
Capital a financiar (año 0)	357.411 €	16.434.036 €
Interés anual	5,01%	5,01%

8.2.1.5. Coste de seguros

El coste anual de seguros es el señalado en el Observatorio para el tipo de vehículo seleccionado, actualizado a euros del año 1 del período concesional. Se recoge en la siguiente tabla:

Tabla 14. Coste anual de seguros

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Seguros (€/veh-año)	2.671 €	3.809 €

8.2.1.6. Coste fiscal

El coste fiscal anual es el señalado en el Observatorio para el tipo de vehículo seleccionado, actualizado a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 15. Costes fiscales anuales

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Impuestos (€/veh-año)	1.049 €	1.314 €

8.2.1.7. Coste de combustible y lubricante

El coste de combustible y lubricante es el señalado en el Observatorio para el tipo de vehículo seleccionado, actualizado a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 16. Coste anual de combustible y lubricante

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Combustible y lubricante (disolución urea) (€/veh-km)	0,2395 €	0,3421 €

8.2.1.8. Coste de neumáticos

El coste anual de neumáticos es el señalado en el Observatorio para el tipo de vehículo seleccionado, actualizado a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 17. Coste anual de los neumáticos

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Neumáticos (€/veh-km)	0,0447 €	0,0867 €

8.2.1.9. Coste de reparaciones

El coste anual de reparaciones y conservación es el señalado por el Observatorio para el tipo de vehículo seleccionado, actualizado a euros del año 1 del período concesional.

Tabla 18. Coste de reparaciones

Vehículo	26 a 38 plazas	> 55 plazas
Reparaciones y conservación, sin IVA (€/veh-km)	0,1286 €	0,1852 €

8.2.1.10. Coste de tasas por uso de infraestructuras

El coste de tasas por uso de infraestructuras incluye el coste de peajes y el coste de cánones de estación.

El coste anual de peajes se calcula como el producto de la tarifa en vigor de las vías de peaje por las que circule el servicio por el número de expediciones que circulan a lo largo de dichas infraestructuras durante un año. El coste para el año 2025 asciende a 24.448 €, que se actualiza para el cálculo al año 1 de operación.

El coste anual de cánones de estación se calcula como el 0,3% del número de viajeros-kilómetro estimado del servicio.

8.2.2. COSTES INDIRECTOS

Es el coste total anual de los costes indirectos de la empresa repercutibles al servicio (costes de estructura, de personal operativo, alquileres, instalaciones auxiliares, tecnologías de la información, softwares, equipos informáticos, seguridad, formación, etc.). Estos costes indirectos se estiman en el 18% del total de costes directos.

8.3. BENEFICIO INDUSTRIAL Y FISCALIDAD APLICABLE

8.3.1. BENEFICIO INDUSTRIAL

Se estima el beneficio industrial como el 6% de la suma de los costes directos e indirectos.

8.3.2. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES

Se aplica el Impuesto sobre Sociedades de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, que lo fija en un 25% sobre el Beneficio Antes de Impuestos (BAI).

8.4. PREVISIÓN DE INGRESOS DEL SERVICIO

Los ingresos previstos por la prestación del servicio objeto de este Proyecto están formados por los ingresos por tarifa calculados como el producto de la tarifa de cálculo, indicada en el apartado 9 de este Proyecto, por la demanda estimada en viajeros-kilómetro, indicada en el apartado 7.3.

No se prevé compensación económica por la realización de las obligaciones deservicio público impuestas.

A continuación, se incluyen las previsiones de ingresos en los años de vigencia del contrato.

Tabla 19: Previsión de viajeros-km e ingresos

	2027	2028	2029	2030	2031
	<i>AÑO 1</i>	<i>AÑO 2</i>	<i>AÑO 3</i>	<i>AÑO 4</i>	<i>AÑO 5</i>
Viajeros-km/año	321.708.016	323.032.908	324.401.801	325.806.640	327.269.049
Ingresos (€)	14.235.209	14.482.656	14.737.605	14.999.880	15.270.746

	2032	2033	2034	2035
	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
Viajeros-km/año	328.777.566	330.320.031	331.886.009	333.463.825
Ingresos (€)	15.549.888	15.836.929	16.131.555	16.433.363

No se tendrán en consideración otros ingresos que pudieran generarse derivados de la explotación del servicio, tales como ingresos por publicidad u otros similares.

8.5. PERÍODO DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN

El período de recuperación de la inversión es aquel en el que previsiblemente puedan recuperarse las inversiones realizadas para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato y se permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.

El período de recuperación de la inversión se calculará como el mínimo valor de n para el que se cumple la siguiente desigualdad, habiéndose realizado todas las inversiones para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato.

$$\sum_{t=0}^n \frac{FC_t}{(1+b)^t} \geq 0$$

Donde:

- t = año (1, n)
- FC_t = flujo de caja esperado del año t [euros]
- b = tasa de descuento
- n = período de recuperación de la inversión [años].

El valor de la tasa de descuento, b , será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses, incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos. Se tomará como referencia para el cálculo de dicho rendimiento medio los últimos datos disponibles publicados en el Boletín Estadístico del Banco de España⁶ incluidos en el cuadro 22.7 «Bonos y obligaciones del Estado no segregados. Importes negociados y tipos de interés».

Por tanto, será necesario hacer una proyección de los flujos de caja que permita deducir en qué momento se recuperarán las inversiones.

Los flujos de caja positivos de explotación en cada año t , a partir del año 1, se calcularán como la suma de la recaudación (tarifa por la demanda estimada) más, en su caso, compensación económica (compensación unitaria por volumen de tráfico).

Con independencia de que se prevea o no la enajenación de los medios productivos, se considerará en los flujos de caja positivos de la inversión el valor residual de los vehículos.

⁶ De acuerdo con el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, se deben emplear los datos publicados por el Banco de España en el *Boletín del Mercado de Deuda Pública*. Sin embargo, la publicación de este Boletín se interrumpió en 2018.

El valor residual se ha recalculado tomando como referencia el valor neto contable de los activos al final del periodo concesional, conforme a criterios contables generalmente aceptados y a la práctica habitual en la estructuración de concesiones de servicios.

Bajo esta premisa, y para cualquier momento dentro del plazo concesional máximo de 10 años, se aplica una depreciación económica lineal decreciente. Esta depreciación está ajustada para que, en el año 10, el valor residual resultante, equivalga al 10% del valor de adquisición de los vehículos (incluyendo los equipos embarcados y excluyendo la partida de neumáticos).

En los flujos de caja negativos de explotación de cada año t , a partir del año 1, se considerará el coste de explotación calculado como el producto de los costes de explotación obtenidos en el apartado 8.2, descontados el coste de amortización de los vehículos, el coste de amortización del SAE y los costes de financiación, por el volumen de tráfico.

Los flujos de caja negativos de inversión recogerán el valor de adquisición de los activos (vehículos y SAE) y se computarán en el año anterior a su puesta en servicio, produciéndose las primeras inversiones en el año 0.

La suma de los cuatro flujos de caja anteriores arrojará un saldo que se actualizará con la tasa de descuento b obtenida anteriormente. Por último, se calculará el valor acumulado de estos flujos de caja. El año en que el flujo de caja acumulado adopte por primera vez un valor positivo será el período de recuperación de la inversión, y por tanto el plazo de duración del contrato.

8.6. REVISIÓN DE PRECIOS Y TARIFAS

Según lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, en caso de que el período establecido para la recuperación de la inversión sea superior a cinco años, resultará de aplicación lo establecido en la citada Ley.

Siguiendo lo señalado anteriormente, los precios y tarifas serán actualizados a partir del segundo año del servicio a lo largo de la duración del contrato, según el valor obtenido al aplicar la denominada fórmula 3 (ruta con autocar, recorrido largo y uso de estación) del Anexo II del Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera:

Fórmula 3: ruta con autocar, recorrido largo y uso de estación

$$K_t = 0,27 \frac{PR_t}{PR_o} + 0,05 \frac{MP_t}{MP_o} + 0,05 \frac{MR_t}{MR_o} + 0,02 \frac{N_t}{N_o} + 0,05 \frac{CE_t}{CE_o} + \left(0,21 (1 - X) \frac{G_t}{G_o} \right) + 0,35$$

Siendo:

- K_t – Coeficiente de actualización
- PR – Costes de Personal de Conducción
- MP – Costes de Mantenimiento de vehículos – mano de obra

- MR – Costes de Mantenimiento de vehículos – repuestos
- N – Costes de Neumáticos
- CE – Costes por Canon de Estación
- G – Costes de Gasóleo de Automoción
- X – Factor de eficiencia combustible. Se ha estimado un factor de eficiencia de cero.

Para la estimación de los valores de inflación, una vez iniciada la prestación del servicio, se han considerado las previsiones de inflación general del Banco Central Europeo (BCE) a partir del año 2027 del 2%.

Se justifica la utilización de esta fórmula:

- Por el tamaño de los vehículos utilizados en los cálculos económicos básicos, vehículos de entre 26 y 38 plazas y de más de 55 plazas, que se clasifican como autocares.
- Únicamente no se superan los 200 kilómetros de recorrido en 2 de las 13 rutas que se proyectan; sin embargo, el recorrido medio por expedición es de 505 kilómetros, por lo que se considera "recorrido largo".
- Resulta de aplicación el canon de estación.

9. PLAZO DE DURACIÓN DEL CONTRATO Y TARIFA DE EQUILIBRIO

La duración del contrato, según lo dispuesto en el artículo 29.6 de la LCSP, no debe exceder el tiempo razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de los servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido. Este período debe ser conforme con los artículos 4.3 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 y 72.4 de la LOTT, que fijan la duración máxima de los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera en diez años.

Con carácter general, la duración del contrato será igual al plazo de recuperación de la inversión, calculado conforme a la metodología descrita en el apartado 8.5. Si el período de recuperación de la inversión fuese inferior a cinco años, se adoptará un plazo concesional de cinco años. Por último, si el período de recuperación fuese superior a diez años, se considerará que el contrato, en los términos calculados, es inviable.

La tarifa de equilibrio se entiende como la que, para el horizonte concesional resultante, hace que los ingresos sean equivalentes a la suma de los costes y un beneficio industrial del 6%, todo ello después de aplicar el impuesto sobre sociedades. El cálculo se realiza de forma iterativa, de manera que se parte de una tarifa inicial por viajero-kilómetro, se proyectan los ingresos y los flujos de caja del servicio, se determina el resultado antes de impuestos, se aplica el impuesto de sociedades y se comprueba que el beneficio industrial alcanza el 6%. Con los flujos de caja obtenidos se calcula el período de recuperación conforme al apartado 8.5 y se ajusta la tarifa hasta que, de manera simultánea, se verifiquen la equivalencia entre ingresos y costes más el beneficio industrial indicado y la recuperación de la inversión dentro de los límites legales establecidos de cinco a diez años.

Como resultado del proceso descrito, la duración del contrato se fija en **nueve (9) años**, contados desde su formalización, y la tarifa de equilibrio resultante para el primer año del período concesional es de **0,044249 €/viajero-km**.

10. RESULTADOS ECONÓMICOS Y ANÁLISIS DE VIABILIDAD DEL PROYECTO A LO LARGO DEL PLAZO CONCESIONAL

En base a las hipótesis mencionadas y las proyecciones de costes e ingresos, se han obtenido resultados anuales y globales para los **nueve (9)** años de prestación del servicio, que se recogen en la Tabla 18, así como la proyección de los flujos de caja que permite identificar en qué momento se recuperarán las inversiones.

Los indicadores del análisis confirman que la **Tasa Interna de Retorno (TIR)** al cierre del año ocho es de **7,60%** y que la inversión se recupera dentro del plazo concesional establecido. En consecuencia, con la tarifa de equilibrio obtenida y un plazo de ocho años, el servicio resulta viable, puesto que los flujos de caja generados permiten atender las obligaciones del servicio y recuperar la inversión inicial.

Tabla 20: Resultados económicos del Corredor Madrid-Zaragoza-Cataluña

0. VARIABLES TÉCNICAS E HIPÓTESIS MACROECONÓMICAS	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Viajeros / Año	-	793.780	797.049	800.426	803.893	807.501	811.223	815.029	818.893	822.786
Viajero-km	-	321.708.016	323.032.908	324.401.801	325.806.640	327.269.049	328.777.566	330.320.031	331.886.009	333.463.825
Veh-km	-	7.696.944	7.696.944	7.696.944	7.696.944	7.696.944	7.696.944	7.696.944	7.696.944	7.696.944
Ocupación (viajero-km/veh-km)	-	42	42	42	42	43	43	43	43	43
Nº de Autobuses	-	53	53	53	53	53	53	53	53	53
Nº de Conductores	-	73	73	73	73	73	73	73	73	73
% variación IPC	-	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

1. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN [C]	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
Ingresos de Explotación	-	14.235.209	14.482.656	14.737.605	14.999.880	15.270.746	15.549.888	15.836.929	16.131.555	16.433.363
Ingresos por Tarifa	-	14.235.209	14.482.656	14.737.605	14.999.880	15.270.746	15.549.888	15.836.929	16.131.555	16.433.363
Tarifa unitaria (€/ viajero-km)	-	0,04425	0,04483	0,04543	0,04604	0,04666	0,04730	0,04794	0,04861	0,04928
Compensación Administración	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Compensación unitaria (€/veh-km)	-	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000

2. GASTOS DE EXPLOTACIÓN [C]	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
Costes Directos	-	12.149.491	12.182.432	12.219.624	12.261.134	12.307.126	12.357.660	12.581.044	12.809.088	13.041.849
Personal Conducción	-	3.855.788	3.932.903	4.011.562	4.091.793	4.173.629	4.257.101	4.342.243	4.429.088	4.517.670
Amortización Veh. [A]	-	1.376.055	1.376.055	1.376.055	1.376.055	1.376.055	1.376.055	1.376.055	1.376.055	1.376.055
Amortización SAE [B]	-	83.500	83.500	83.500	83.500	83.500	83.500	83.500	83.500	83.500
Financieros [C]	-	841.251	673.001	504.751	336.501	168.250	0	0	0	0
Seguros	-	199.626	203.619	207.691	211.845	216.082	220.403	224.812	229.308	233.894
Impuestos	-	69.130	70.513	71.923	73.361	74.829	76.325	77.852	79.409	80.997
Combustible y lubricantes	-	2.616.884	2.669.221	2.722.606	2.777.058	2.832.599	2.889.251	2.947.036	3.005.977	3.066.096
Neumáticos	-	661.087	674.309	687.795	701.551	715.582	729.894	744.492	759.381	774.569
Reparaciones y Conservación	-	1.416.619	1.444.951	1.473.850	1.503.327	1.533.394	1.564.062	1.595.343	1.627.250	1.659.795
Canon de Estación	-	1.004.115	1.028.415	1.053.429	1.079.151	1.105.674	1.132.986	1.161.068	1.189.904	1.219.472
Peajes	-	25.436	25.944	26.463	26.992	27.532	28.083	28.645	29.217	29.802
Costes Indirectos	-	2.186.908	2.192.838	2.199.532	2.207.004	2.215.283	2.224.379	2.264.588	2.305.636	2.347.533
COSTES DE EXPLOTACIÓN [D]	-	14.336.399	14.375.270	14.419.157	14.468.138	14.522.408	14.582.039	14.845.632	15.114.724	15.389.382
C/ km	-	1,86	1,87	1,87	1,88	1,89	1,89	1,93	1,96	2,00

3. INVERSIÓN [C]	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
Inversión	(16.791.447)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valor residual (último año)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.655.454

4. CÁLCULO DEL PLAZO DEL CONTRATO	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
COBROS OPERATIVOS	-	14.235.209	14.482.656	14.737.605	14.999.880	15.270.746	15.549.888	15.836.929	16.131.555	16.433.363
Ingresos de Explotación	-	14.235.209	14.482.656	14.737.605	14.999.880	15.270.746	15.549.888	15.836.929	16.131.555	16.433.363
PAGOS OPERATIVOS	(16.791.447)	(12.035.593)	(12.242.714)	(12.454.851)	(12.672.082)	(12.894.603)	(13.122.484)	(13.386.077)	(13.655.169)	(10.274.373)
Inversión	(16.791.447)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valor residual de la Inversión	-	0	0	0	0	0	0	0	0	3.655.454
Costes Operativos [D - A - B - C]	-	(12.035.593)	(12.242.714)	(12.454.851)	(12.672.082)	(12.894.603)	(13.122.484)	(13.386.077)	(13.655.169)	(13.929.827)
FLUJO DE CAJA OPERATIVO [FCO]	(16.791.447)	2.199.616	2.239.942	2.282.754	2.327.798	2.376.143	2.427.403	2.450.852	2.476.386	6.158.990
Tasa de descuento	5,25%									
VAN anual acumulado	(15.953.869)	(13.968.219)	(12.047.028)	(10.186.781)	(8.384.449)	(6.636.455)	(4.939.825)	(3.312.253)	(1.749.755)	1.942.472
¿Es el VAN acumulado positivo?	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
PayBack del FCO	AÑO 9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TIR del FCO a finalización del año 9	7,60%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5. VIABILIDAD ECONÓMICA	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9
Ingresos de Explotación	-	14.235.209	14.482.656	14.737.605	14.999.880	15.270.746	15.549.888	15.836.929	16.131.555	16.433.363
Costes de Explotación	-	(14.336.399)	(14.375.270)	(14.419.157)	(14.468.138)	(14.522.408)	(14.582.039)	(14.845.632)	(15.114.724)	(15.389.382)
Valor residual de la Inversión	-	0	0	0	0	0	0	0	0	3.655.454
Beneficio Industrial (6%)	-	(860.184)	(862.516)	(865.149)	(868.088)	(871.344)	(874.922)	(890.738)	(906.883)	(923.363)
Impuesto de Sociedades	-	0	(8.054)	(23.884)	(132.936)	(187.084)	(241.962)	(247.824)	(254.208)	(260.995)
TOTAL: Ingresos = Costes + Bº Esperado	-	(961.374)	(763.184)	(570.585)	(469.282)	(310.091)	(149.036)	(147.265)	(144.260)	3.515.077
TOTAL ACUMULADO	-	(961.374)	(1.724.558)	(2.295.143)	(2.764.424)	(3.074.516)	(3.223.551)	(3.370.817)	(3.515.077)	0

11. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

A efectos de lo dispuesto en el artículo 100 de la LCSP, en este contrato no existirá presupuesto de gasto.

12. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

A efectos de lo dispuesto en el artículo 75 del ROTT, el importe del valor estimado del contrato se determinará a partir de los ingresos que el contratista obtendrá de la venta de billetes, teniendo en cuenta la tarifa del servicio y el número estimado de viajeros-kilómetro que será transportado a lo largo de todo el plazo de vigencia del contrato, según lo estipulado en el apartado 8.4 de este Proyecto.

De acuerdo con lo anterior, el valor estimado del contrato es CIENTO TREINTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS TREINTA EUROS (137.677.830 €).

13. ANÁLISIS DE RENTABILIDAD SOCIAL

El análisis de rentabilidad social tiene por objeto valorar los beneficios sociales generados por los servicios de transporte público propuestos. Esto es, los servicios definidos serán socialmente rentables cuando creen valor para la sociedad de acuerdo con las funciones económicas, sociales y medioambientales que le corresponden como servicio público.

El nuevo servicio de autobús propuesto en el marco de este Proyecto genera beneficios relevantes en las dimensiones económica, social y medioambiental, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos asociados a la movilidad sostenible y al servicio público.

Desde la **perspectiva económica**, la implantación del servicio mejora la accesibilidad a centros de empleo, formación y servicios esenciales, reduciendo las barreras de desplazamiento para la población y favoreciendo la integración de áreas menos conectadas. Además, la tarifa resultante para el usuario es menor a la del servicio actual preexistente, lo que supone un ahorro en los costes de transporte para los hogares, al ofrecer una alternativa más eficiente y asequible frente al vehículo privado, y estimula la actividad comercial local al incrementar el flujo de personas hacia zonas de interés económico.

En el **ámbito social**, el servicio refuerza la equidad y la inclusión, garantizando la movilidad de colectivos vulnerables como personas mayores, jóvenes sin vehículo propio o población con menores recursos. Asimismo, contribuye a mejorar la calidad de vida al reducir tiempos de viaje y el estrés asociado a la congestión, y fortalece la cohesión territorial, evitando el aislamiento de núcleos rurales y promoviendo la integración con áreas urbanas. Estos efectos se traducen en una mayor conectividad social y en la generación de oportunidades para toda la población. En términos de rentabilidad, la eficiencia social viene determinada por la monetización de los ahorros

de costes externos por accidentes, ruidos, producción de energía y congestión, que se asocian al transporte de viajeros en autobús.

Por último, los **beneficios medioambientales** son igualmente relevantes. La reducción del uso del vehículo privado, junto con la incorporación de vehículos nuevos, con motores más eficientes y menos emisores, contribuye a la disminución de las emisiones contaminantes y la huella de carbono, mejorando la calidad del aire y ayudando a mitigar el cambio climático. Estas mejoras reducen el impacto ambiental y favorecen entornos más saludables, con una menor contribución al efecto invernadero. En conjunto, el servicio promueve un modelo de movilidad sostenible alineado con los objetivos actuales de eficiencia energética y protección del medio ambiente.

14. ANEXOS

ANEXO I. TRÁFICOS A REALIZAR

ANEXO II. ITINERARIO DEL SERVICIO PÚBLICO

ANEXO III. MAPA DE LAS RUTAS

ANEXO IV. EXPEDICIONES Y CALENDARIOS

ANEXO V. REQUISITOS BÁSICOS DE LOS VEHÍCULOS