

AVALUACIÓ DE LA TRANSFERÈNCIA DE RISC OPERACIONAL EN EL NOU CONTRACTE DEL TRANSPORT URBÀ DE RUBÍ

Octubre de 2019

La *Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic*, en el seu article 15 de contracte de concessió de serveis, precisa que:

*2. El dret d'explotació dels serveis **implica la transferència al concessionari del risc operacional**, en els termes que assenyala l'apartat quart de l'article anterior. (article 14)*

L'apartat 4 de l'article 14 diu:

*4. El dret d'explotació de les obres, a què es refereix l'apartat primer d'aquest article, ha d'implicar la transferència al concessionari d'un risc operacional en l'explotació de les obres esmentades **que abraci el risc de demanda o el de subministrament, o tots dos**. S'entén per risc de demanda el que es deu a la demanda real de les obres o serveis objecte del contracte, i risc de subministrament el relatiu al subministrament de les obres o serveis objecte del contracte, en particular el risc que la prestació dels serveis no s'ajusti a la demanda.*

Es considera que el concessionari assumeix un risc operacional quan no estigui garantit que, en condicions normals de funcionament, aquest pugui recuperar les inversions efectuades ni cobrir els costos en què hagi incorregut com a conseqüència de l'explotació de les obres que siguin objecte de la concessió. La part dels riscos transferits al concessionari ha de suposar una exposició real a les incerteses del mercat que impliqui que qualsevol pèrdua potencial estimada en què incorri el concessionari no és merament nominal o menyspreable.

Es tracta doncs d'avaluar si hi haurà transferència de risc operacional a l'adjudicatari del nou contracte del transport urbà de Rubí.

Com diu la mateixa llei, el risc operacional pot tenir dues components:

- El risc de subministrament, en el nostre cas els costos per proveir el servei.
- El risc de demanda, en el nostre cas els viatgers.

1. Marc general

A diferència d'altres serveis que es puguin externalitzar com pot ser la zona blava, que reporta un cànon per l'Ajuntament, en el cas del transport urbà aquest és deficitari: en concret, en el cas del transport urbà de Rubí la cobertura és del 29% dels costos, segons dades de la liquidació corresponent al 2017. Alhora, requereix d'unes inversions importants en material mòbil i en instal·lacions.

En la imatge següent es mostra el resultat de la liquidació de l'exercici del 2017, on s'aprecia com els ingressos propis del servei són de 861.927,66€ d'un total de 2.976.933,79 € de costos, per tant una cobertura del 29%. L'Ajuntament de Rubí cobreix la resta de costos.

RESULTAT LIQUIDACIÓ EXERCICI 2017

LIQUIDACIÓ 2017		
DESPESES	C =	2.976.933,79
INGRESSOS	I =	2.784.188,53
INCENTIU	G =	0
RESULTAT LIQUIDACIÓ	S=(C-I)±G	-192.745,26 (a favor de l'operador)

Ingressos propis operador:	861.927,66 €	(Billettatge: 856,211,12€ Venda residus: 458,55 € Bonificacions SS: 800,00 € Indemnització sinistres: 4.457,99 €)
Ingressos 2017 Ajuntament:	1.922.260,87 €	
Total ingressos:	2.784.188,53 €	
Total despeses	2.976.933,79 €	
(Cost del Servei)		
Resultat:	192.745,26 €	a favor de Rubí Bus

Font: INFORME TÈCNIC Liquidació Transport Urbà exercici 2017 (aprobat pel Ple de l'Ajuntament de Rubí, en sessió del dia 2 de maig de 2019)

2. El risc de subministrament (costos del servei)

El que podem considerar com a **risc de subministrament s'assumeix des de l'oferta econòmica de la plica** per part dels diferents licitadors i de l'adjudicatari en particular: en fixar un valor inicial per a les diferents partides hi ha una implicació en ajustaments de preus i el marge a assolir, que està en competició amb la resta de licitadors. Per exemple: descomptes en el combustible, assegurances, arrendaments, etc., són valors que s'aniran arrossegant al llarg de tot el període, i que formen part de la proposició en ferm aportada per cada licitador.

No necessàriament l'adjudicatari haurà ofertat el preu més baix, però si no és així serà perquè ha ofertat altres aspectes que han estat més ben valorats i que li suposen més cost que aquell qui hagi pogut fer l'oferta econòmica més baixa.

El nou contracte porta associat un increment de costos pel fet d'incorporar 5 vehicles addicionals a la flota en servei, però l'aportació municipal ho cobrirà tenint en compte el Cost km útil ofertat per l'adjudicatari (costos excepte els d'inversió) i els Costos d'inversió.

En la plica, doncs, figuraran els preus de sortida de l'operació del servei, que l'adjudicatari haurà hagut de plantejar a un nivell de costos assumible per ell.

- **En definitiva, el risc de subministrament es redueix com a màxim a episodis puntuals, per tant es considera que en condicions normals és merament nominal.**

3. El risc de demanda

El risc de demanda es relaciona amb els ingressos abonats directament pels usuaris del servei, en les diferents modalitats de títols de transport. Com hem vist al començament, en el transport urbà en general i en el de Rubí en particular, els ingressos provinents dels usuaris acostumen a cobrir per sota del 50% dels costos (en el cas de Rubí representa a dia d'avui al voltant del 30%), i per tant hi ha una part important d'aquests que l'operador no podrà arribar a cobrir mai.

Actualment en el cas del transport urbà de Rubí:

- Una mica més del 50% dels viatgers i dels ingressos provenen de títols integrats de l'ATM.
- El bitllet senzill representa el 10% dels usuaris però en canvi reporta vora el 25% dels ingressos.
- La targeta pròpia de 10 viatges també representa el 10% però econòmicament reporta el 13%.
- Altres títols de transport tenen un pes molt més reduït des del punt de vista econòmic: el cas extrem és la Targeta pensionista, que representant un 21% dels usuaris és d'ús gratuït i per tant no reporta ingressos.

En la taula següent es mostren les dades dels viatgers pels anys 2016 a 2018, i la hipòtesi de viatgers i d'ingressos per bitlletatge de l'any 2019.

Títol	Viatgers					Hipòtesi ingressos 2019
	2016	2017	2018	hip. 2019	evolució 16-19	
Títols ATM	703.413	856.729	960.987	1.020.000	37%	591.600 €
Bitllet senzill	166.851	166.093	173.444	176.500	4%	263.780 €
Targeta Jubilat reduïda	90.146	80.544	78.745	77.000	-13%	
Targeta 10 Viatges	172.908	162.921	157.980	169.000	-9%	131.223 €
Targeta Estudiant	35.788	28.168	20.875	16.500	-42%	10.907 €
Targeta Pensionista	390.772	386.652	388.676	389.000	-1%	0 €
Títols empleats	1.713	1.317	870	2.000	-49%	0 €
Altres bitllets	362	1	440	0	22%	0 €
TOTAL	1.561.953	1.682.425	1.782.017	1.850.000	18%	997.509 €

Font: Ajuntament de Rubí, hipòtesi 2019 elaboració pròpia

Atès que les tarifes les fixen any rere any les administracions competents, el risc de demanda en els serveis de transport urbà se sol establir com un determinat compromís del nombre de viatgers de pagament, que després es traduiran econòmicament en funció de la tarifa mitjana ponderada del servei.

En el cas concret del nou contracte de transport urbà de Rubí, s'efectuarà una Aportació municipal que cobrirà la diferència entre els costos presentats per l'adjudicatari i els ingressos del servei, de manera que no es produeix una transferència de risc associada a les validacions, que equival a dir que no es produeix una transferència de risc en termes de demanda.

- **En definitiva, no hi ha transferència de risc de demanda.**

4. Conclusions

En els apartats anteriors s'ha exposat quins són els termes de la possible transferència del risc operacional a l'adjudicatari en el plantejament del nou servei de transport urbà de Rubí.

Respecte dels dos aspectes abordats:

- **Risc de subministrament:** es redueix com a màxim a episodis puntuals, per tant es considera que en condicions normals és **merament nominal**.
- **Risc de demanda:** no hi ha transferència de risc al concessionari.

En definitiva, considerem que no hi ha transferència de risc operacional al concessionari en el nou contracte del transport urbà de Rubí.

Signat:

Francesc Xandri González
Director Tècnic de Cinesi, SLU