



INFORME 1/2026, DE 23 DE ENERO, DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA JUNTA ASESORA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

OBJETO: ESTRUCTURA DE COSTES Y FÓRMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE LA VILLA DE BILBAO, BILBOBUS Y SERVICIOS CONEXOS

I.- ANTECEDENTES

Con fecha 11 de noviembre del 2025 tiene entrada en el registro de la Dirección de Patrimonio y Contratación la solicitud del Ayuntamiento de Bilbao dirigida a la Junta Asesora de Contratación Pública para que emita informe sobre la estructura de costes y fórmula de revisión de precios del contrato para el servicio de transporte público urbano colectivo del Ayuntamiento de la Villa de Bilbao, Bilbobus, y servicios conexos, en virtud del artículo 9.7 del Real Decreto (RD) 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015 de desindexación de la economía española («el Reglamento de la Ley de Desindexación»). Posteriormente, a requerimiento de la Junta, el Ayuntamiento de Bilbao remitió el 23 de diciembre de 2025 documentación complementaria a la anterior.

Para ello, se remite diversa documentación del contrato, incluyendo la propuesta sobre la estructura de costes y fórmula de revisión de precios de dicho contrato.

El contrato es de servicios y su plazo de ejecución del contrato es de diez años.

De acuerdo con el párrafo segundo del artículo 29.4 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público («LCSP»), se prevé en los pliegos de cláusulas administrativas de la licitación del contrato la aplicación de la revisión de precios establecido en el artículo 10 del RD 55/2017.

Asimismo, de conformidad al artículo 9.7 del RD 55/2017, se solicitó a varios operadores económicos del sector la remisión de su estructura de costes y se elaboró y sometió al trámite de información pública la propuesta de estructura de costes del Ayuntamiento sin que conste ninguna alegación.

II.- COMPETENCIA

Mediante el Decreto 154/2022, de segunda modificación del Decreto sobre el régimen de la contratación del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi (publicado en el Boletín Oficial del País Vasco, BOPV, de 28 de diciembre del 2022), se adiciona la disposición adicional duodécima al Decreto 116/2016, sobre el régimen de la contratación del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

En dicha Disposición adicional duodécima se recoge que corresponderá a la Comisión Permanente de la Junta Asesora de Contratación Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi emitir el informe preceptivo relativo al artículo 9.7 del Real Decreto 55/2017, que desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española, en el plazo de veinte días, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la solicitud de informe por parte de las entidades locales, sus organismos o entidades dependientes. El presente informe se centra en los aspectos relativos a ese artículo.

III.- CONSIDERACIONES JURÍDICAS

En primer lugar, debe señalarse que la regulación de la revisión de precios en los contratos públicos recogida en la LCSP se adapta a lo dispuesto en la Ley 2/2015 de desindexación de la economía española. En este sentido, la revisión de precios no se hará con índices generales, sino en función de índices específicos, que operarán a través de fórmulas que reflejen los componentes de coste de la prestación contratada.

En virtud del artículo 103 de la LCSP, los precios de los contratos del sector público pueden ser objeto de revisión periódica y predeterminada, en determinadas circunstancias, previa justificación y de conformidad con lo establecido en el RD 55/2017.

Asimismo, el artículo 9 de este RD 55/2017, relativo a la revisión periódica y predeterminada de precios en los contratos del sector público distintos de los contratos de obras y de los contratos de suministro de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas, dispone que procede la revisión periódica y predeterminada de los precios de estos contratos, una vez transcurridos dos años desde la formalización del contrato y ejecutado al menos el 20 por ciento de su importe, siempre que el período de recuperación de la inversión del contrato sea igual o superior a cinco años y así esté previsto en los pliegos, que detallarán la fórmula de revisión aplicable. Por su parte, el artículo 103

de la LCSP, que por el principio de jerarquía normativa se impone el Reglamento de la Ley de Desindexación, permite que los contratos de energía se revisen aun sin atender a porcentajes de ejecución y años transcurridos y acepta las revisiones de precios una vez transcurrido el primer año del contrato en todos los contratos; además, elimina el requerimiento de que exista un porcentaje mínimo de ejecución en los contratos de concesión de servicios.

Igualmente, el artículo 9 del RD 55/2017 fija el contenido que debe tener la memoria que acompaña al expediente de contratación, así como las previsiones respecto de la revisión de precios que deben especificarse en los pliegos, y establece que la revisión no puede tener lugar transcurrido el período de recuperación de la inversión del contrato.

En virtud del citado artículo 9 apartado 7 del RD 55/2017, se establece que, para los contratos con un precio igual o superior a cinco millones de euros, el órgano de contratación debe incluir en el expediente de contratación un informe preceptivo valorativo de la estructura de costes emitido.

Los artículos 3, 4 y 7 del RD 55/2017 recogen los principios y reglas generales que rigen la revisión periódica y predeterminada de precios y la determinación de las fórmulas aplicables, entre los que se encuentran:

- La vinculación a los costes directamente asociados, indispensables y significativos (>1%) de la actividad o para el cumplimiento del objeto del contrato.
- Las revisiones podrán ser, en consecuencia, al alza o a la baja en función de la variación de tales costes.
- Cuando se tenga en cuenta el coste de la mano de obra, su variación no podrá ser superior a la del personal al servicio del sector público establecida en los Presupuestos Generales del Estado.
- No se considerarán revisables en ningún caso los costes asociados a las amortizaciones, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial.
- Únicamente podrán incluirse en los regímenes de revisión las variaciones de costes que no estén sometidos al control del operador económico. Se entenderá que las variaciones de costes están sometidas al control del operador cuando hubiesen podido ser eludidas a través de prácticas tales como el cambio del suministrador.
- Conforme al principio de «eficiencia y buena gestión empresarial», el régimen de revisión tomará como referencia la estructura de costes que una empresa eficiente y

bien gestionada habría tenido que soportar para desarrollar la actividad correspondiente con el nivel mínimo de calidad exigible por la normativa de aplicación o las cláusulas del contrato.

- Igualmente deberá justificarse, en una memoria que se incluirá preceptivamente en el expediente, el cumplimiento de los requisitos de calidad y de las obligaciones esenciales del contrato será condición necesaria para la revisión.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi, corresponde su emisión a la Comisión Permanente de la Junta Asesora de Contratación Pública, y que a efectos de que esta elabore el informe valorativo de la estructura de costes, el órgano de contratación debe: 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 utilizando, siempre que sea posible, la información de las respuestas que reciba de los operadores económicos; c) Someter su propuesta de estructura de costes a un trámite de información pública por un plazo de 20 días; y d) Remitir su propuesta de estructura de costes a la mencionada Comisión Permanente.

En virtud del artículo 103 apartado 2 de la LCSP, «la revisión periódica y predeterminada de precios solo se podrá llevar a cabo en los contratos de obra, en los contratos de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas, en los contratos de suministro de energía y en aquellos otros contratos en los que el período de recuperación de la inversión sea igual o superior a cinco años. Dicho período se calculará conforme a lo dispuesto en el Real Decreto anteriormente citado».

A este respecto, 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 determina la fórmula matemática para calcular el plazo de recuperación de las inversiones:

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

En el que:

- t son los años medidos en números enteros.
- FC_t es el flujo de caja esperado del año t.

- b es la tasa de descuento, cuyo valor 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.

IV. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE COSTES Y FÓRMULA DE REVISIÓN DE PRECIOS DEL CONTRATO

IV.1. Documentación

El Ayuntamiento de Bilbao ha remitido inicialmente a la Junta Asesora de Contratación Pública de Euskadi los documentos siguientes:

- Pliegos de prescripciones técnicas particulares del contrato.
- Borrador de la memoria económica del contrato.
- Borrador de los pliegos de prescripciones técnicas y cuadro de características del servicio.
- Memoria de estructura de costes y fórmula de revisión de precios.
- Anuncio en el Boletín Oficial de Bizkaia (BOB) del trámite de información pública de la estructura de costes propuesta.
- Anuncio en el BOB de la aprobación definitiva del informe de estructura de costes y fórmula de revisión de precios.

Posteriormente, el Ayuntamiento remitió a la Junta nuevas versiones del informe de estructura de costes, que incorporaba algunas de las propuestas preliminares de esta Junta, así como la hoja de cálculo empleada para el cálculo del periodo de retorno de la inversión.

IV.2. Descripción del objeto del contrato

El contrato que el Ayuntamiento va a licitar tiene como objeto el transporte urbano colectivo del Ayuntamiento de Bilbao de la villa de Bilbao, Bilbobus y servicios conexos. El Ayuntamiento no ha aportado el valor estimado del contrato; no obstante, supera bajo todas las hipótesis posibles los cinco millones de euros que hacen obligatorio la solicitud del presente informe (artículo 9.7 del Reglamento de la Ley de Desindexación).

El Ayuntamiento está valorando si prestar el servicio de transporte público en gestión directa o en gestión indirecta; ante la posibilidad de que el contrato acabe siendo diseñado como de

gestión indirecta, se ha remitido a la Junta Asesora de Contratación Pública de Euskadi la información necesaria para que esta valore el cumplimiento de la Ley de Desindexación. Así pues, el contrato, es en este momento tentativo; de materializarse, será de tipo servicios.

Desde el punto de vista de la memoria de estructura de costes del Ayuntamiento y el presente informe, existen dos servicios de transporte diferenciados que el adjudicatario deberá ofrecer: el transporte regular de viajeros, que utiliza la marca comercial «Bilbobus», y el bus turístico. El proceso de configuración de la estructura de coste se ha realizado dos veces, una para cada uno de los servicios citados; la determinación de elementos revisables y la definición de la fórmula de revisión de precios se ha hecho una sola vez, sin perjuicio de pequeñas puntualizaciones específicas para cada parte (por ejemplo, la fórmula de revisión de precios es la misma en ambos casos, pero los coeficientes se ajustan a lo definido en la estructura de costes de cada una de las dos actividades del contrato).

IV.3. Análisis de la propuesta de estructura de costes y fórmula de revisión de precios del contrato a licitar

Solicitud a los operadores económicos contactados, respuestas recibidas y propuesta del Ayuntamiento de estructura de costes del servicio

El Ayuntamiento solicitó a siete operadores económicos del sector sus propias estructuras de costes soportados para la ejecución de trabajos similares a los que se ejecutan en los dos servicios del contrato.

Los operadores que recibieron la solicitud del Ayuntamiento fueron Alsa Grupo SLU, Avanza Spain SL, Corporación Empresarial Vectalia SA, Empresa Sagalés SA, Moventis SA, Ruiz Movilidad y Transportes SL y Transítia SL. A todos se les solicitó que remitiesen información del transporte regular de viajeros y del servicio de autobús turístico. Ruiz Movilidad y Transportes SL y Empresa Sagalés SA no respondieron a las solicitudes. Avanza Spain SL y Corporación Empresarial Vectalia SA respondieron a la solicitud de transporte regular de viajeros, pero no a la del servicio de autobús turístico.

El Ayuntamiento no ha aportado los modelos de solicitud a operadores. Señala ciertas particularidades de las remisiones de los operadores, a saber: el beneficio industrial (BI) «de referencia» se ha fijado, en apariencia tras las remisiones de los operadores, en el seis por ciento; las respuestas de Alsa y Transita se refieren a los servicios que vienen prestando en la actualidad y que son los predecesores de los que se van a licitar (y sus respuestas han sido consecuentemente confluida en una sola); y esos reflejos de la prestación actual en el caso de Alsa y Transita se han corregido por parte del Ayuntamiento para que se ajusten al beneficio industrial «de referencia» ya precitado del seis por ciento.

El Consistorio también aprovecha la ocasión para hacer notar que la lista de conceptos sobre los que se pedía información a los operadores era eminentemente la misma en los dos servicios, con la particularidad de la supresión de la línea sobre energía eléctrica dentro de los combustibles (*sic*) cuando se trata del bus turístico, pues todos los vehículos actuales o proyectados para la consecución de ese servicio se abastecen de carburantes y no de energía eléctrica¹.

La siguiente tabla presenta algunos datos estadísticos básicos de las estructuras que remitieron los operadores para el transporte regular de viajeros, en paralelo a la hecha oficial por el Ayuntamiento y a algunos estadísticos básicos.

¹ En realidad, existen otros pequeños cambios en las estructuras: comparando con el transporte regular de viajeros, se deja de estructurar una oficina de atención al usuario y aparece un coste asociado a la red de comercialización de billetes.

En porcentaje	Operador 1	Operador 2	Operador 3	Operador 4	Rango	Promedio	Propuesta Ayuntamiento
Personal	73,10	67,10	59,55	62,98	59,55 – 73,10	65,68	70,00
Conducción e inspección	60,68		51,65	58,88	51,65 – 60,68	57,07	58,11
Operación y supervisión del servicio	3,60		3,55	1,62	1,62 – 3,60	2,92	3,45
Taller y mantenimiento	6,22		2,80	0,18	0,18 – 6,22	3,07	5,96
Atención a las personas usuarias	0,96		0,10	0,18	0,10 – 0,96	0,41	0,92
Planificación, ingeniería, administración y gerencia	1,64		1,45	2,12	1,45 – 2,12	1,74	1,57
Combustibles	6,88	13,39	13,35	7,89	6,88 – 13,39	10,38	9,00
Electricidad	0,30		1,25	7,31	0,30 – 7,31	2,95	1,00
Carburantes	6,58		12,10	0,58	0,58 – 12,10	6,42	8,00
Locales	0,29	0,50	1,00		0,29 – 1,00	0,60	0,40
Cochera complementaria	0,24		0,60		0,24 – 0,60	0,42	0,33
Oficina de atención	0,05		0,40		0,05 – 0,40	0,23	0,07
Mantenimiento	3,74	6,33	7,85	11,54	3,74 – 11,54	7,37	4,00
Vehículos	3,03		5,50	8,37	3,03 – 8,37	5,63	3,24
Neumáticos	0,24		0,50	0,67	0,24 – 0,67	0,47	0,26
Sistemas	0,44		1,00	0,95	0,44 – 1,00	0,80	0,47
Cochera y oficina de atención	0,03		0,85	1,55	0,03 – 1,55	0,81	0,03
Servicios generales	0,19	1,10	0,50	0,78	0,19 – 1,10	0,64	0,20
Electricidad	0,07		0,15	0,22	0,07 – 0,22	0,15	0,08
Comunicaciones	0,04		0,10	0,39	0,04 – 0,39	0,18	0,04
Calefacción	0,05		0,15	0,08	0,05 – 0,15	0,09	0,06
Agua	0,03		0,10	0,09	0,03 – 0,10	0,07	0,03
Seguros	1,91	1,94	3,75	2,41	1,91 – 3,75	2,50	2,00
Otros gastos directos	1,36	1,31	1,60	4,46	1,31 – 4,46	2,18	1,50
Gastos financieros de la inversión	0,11	1,04	2,40	0,43	0,11 – 2,40	1,00	0,40
Gastos Generales	6,61	1,31	4,00	5,41	1,31 – 6,61	4,33	6,50
Beneficio industrial	6,00	6,00	6,00	4,27	4,27 – 6,00	5,57	6,00
Total	100,19	100,02	100,00	100,17		100,10	100,00

En las columnas de los valores de los operadores, los cuadros vacíos y sombreados indican valores que no han sido aportados por el operador. En las columnas de los valores de los indicadores, la celda vacía y sombreada en la fila «Total» se debe a la falta de significado del sumatorio de totales. Los subtotales y el total de la columna «Promedio» se han calculado como la media aritmética de los elementos correspondientes de las otras columnas; esto permite mantener la consistencia entre los elementos de la misma naturaleza, pero no permite sumar la columna. Los elementos con mayor desagregación de la columna con la propuesta del Ayuntamiento no se iguala a los subtotales; parece deberse al redondeo de valores.

Por su parte, la siguiente tabla presenta la propuesta de estructura de costes del Ayuntamiento para el bus turístico. A diferencia de la tabla anterior, no se hace referencia a las propuestas de los operadores para esta actividad, dado que el Ayuntamiento no las ha facilitado; tampoco aparecen, consecuentemente, indicadores estadísticos basados en esas remisiones.

<i>En porcentaje</i>	Propuesta Ayuntamiento
Personal	58,00
Conducción e inspección	46,39
Operación y supervisión del servicio	1,54
Taller y mantenimiento	6,47
Atención a las personas usuarias	3,08
Planificación, ingeniería, administración y gerencia	0,51
Combustibles	6,50
Electricidad	0,00
Carburantes	6,50
Locales	2,50
Cochera complementaria	2,50
Mantenimiento	4,50
Vehículos	3,57
Neumáticos	0,30
Sistemas	0,50
Cochera y oficina de atención	0,14
Servicios generales	1,00
Electricidad	0,11
Comunicaciones	0,34
Calefacción	0,38
Agua	0,17
Gastos comercialización de billetes	8,00
Seguros	2,00
Otros gastos directos	2,00
Gastos financieros de la inversión	0,50
Gastos Generales	9,00
Beneficio industrial	6,00
Total	100,00

Observación 1

La estructura de costes del transporte regular de viajeros presenta valores de los operadores que suman cantidades diferentes de los cien puntos porcentuales que tienen que sumar todos los elementos. Aunque no es posible, con la información presentada ante esta Junta, determinar categóricamente las razones de que ocurra eso, el hecho de que suceda en los totales de varios de los operadores económicos y la constatación de que el Ayuntamiento ha recalibrado en algunos casos los valores remitidos para fijar el peso del BI lleva a pensar que se trata, en realidad, de un error del Consistorio. No es menos cierto que este error solo afecta a las

remisiones modificadas de los operadores y no a la propuesta del Ayuntamiento en sí, por lo que su impacto es en todo caso limitado.

A tenor del BI, parece que la corrección de la propuesta de Alsa y Transítia se ha aplicado de una manera inconsistente con la del resto de operadores: mientras que uno de esos operadores ha propuesto un BI distinto del seis por ciento y ese hecho ha sido respetado, los valores de Alsa y Transítia para el BI (sean cuales sean, incluida la posibilidad de que se hayan limitado a señalar las condiciones del pliego que regula la ejecución todavía en vigor) han sido tutelados para hacer que sean, en efecto, del seis por ciento. Parece lógico que todas las modificaciones que el Ayuntamiento estableciese alrededor del BI tuviesen una aplicación universal; en cualquier caso, lo más natural parece dejar las propuestas de los operadores con el BI que han remitido – sea porque ya estaba fijado en el formulario de solicitud y no se quería dejar al albur de los operadores, sea porque se considera un reflejo de la capacidad organizativa que tienen los operadores para decidir trabajar con mayores o mejores márgenes – y hacer uso de la discrecionalidad para la fijación de la estructura de costes definitiva que el licitador siempre tiene disponible, que típicamente encuentra acomodo argumentativo en el mejor conocimiento de la naturaleza del contrato inminente.

Observación 2

Sobre el bus turístico, se hace notar que el Ayuntamiento ha decidido no dar los valores propuestos por los operadores, por lo que resulta imposible valorar la conveniencia de la estructura que el Consistorio presenta para esta actividad.

En particular, existen diferencias muy marcadas entre el peso asignado a algunos conceptos (personal, locales, servicios generales) en cada una de las estructuras que, sin esa información sobre las remisiones de los operadores, no es posible determinar si se debe a una inconsistencia por parte del Ayuntamiento o una genuina diferencia en la distribución de costes entre los «buses de línea» (el transporte regular de viajeros) y el bus turístico.

Determinación de los costes revisables y no revisables de la fórmula de revisión de precios

Una vez establecida las estructuras de costes que se utilizarán como referencia de las fórmulas de revisión de precios del contrato, es necesario determinar cuáles de los costes reconocidos son susceptibles de revisión. Para su análisis, el Ayuntamiento ha modificado las estructuras de costes ya presentadas, trabajando en la mayor parte de los casos con conceptos más agregados de lo que estaban en las estructuras; esta desagregación menor se mantendrá también de cara a las fórmulas de revisión de precios.

La tabla siguiente muestra el nuevo desglose implícito (el Consistorio no lo presenta explícitamente en ningún momento), así como la revisabilidad y peso de cada uno de los conceptos, para el transporte regular de viajeros. Se expresa también el símbolo que tomarán en la fórmula de revisión de precios (si procede).

Concepto	Revisable	Símbolo	Peso (en tanto por uno)
Personal	Sí	α	0,700
Combustibles – Electricidad	Sí	γ	0,010
Combustibles – Carburantes	Sí	β	0,080
Locales	No		0,004
Mantenimiento	Sí	δ	0,040
Servicios generales	No		0,002
Seguros	No		0,020
Otros gastos directos	No		0,015
Gastos financieros de la inversión	No		0,004
Gastos generales	No		0,060
Beneficio industrial	No		0,080
	<i>Total</i>		<i>1,000</i>

Salvo los combustibles, que se mantienen separados, los conceptos de esta tabla corresponden a los subtotales de la estructura de costes original.

Todos los costes no revisables, que se agregarán en la fórmula de revisión de precios como ϵ , suman 0,170.

De los costes que sí son revisables, se justifica mediante un análisis de sus características y de la evolución experimentada en el tiempo que se trata de costes indispensables, directamente asociados a la ejecución del objeto del contrato y con variaciones recurrentes, lo que los convierte en susceptibles de revisión.

En lo que tiene que ver con el bus turístico, se ha actuado de forma pareja. Las únicas diferencias radican en que las estructuras de costes de ambas partes no son completamente idénticas, si bien las conclusiones que se dan sí lo son, y en el tratamiento único del uso de la electricidad como fuente de energía de los vehículos. Sobre este último punto, debe señalarse que se ha mantenido esa línea aun sin ser esencial, como ya ocurría en la propia estructura de costes, presumiblemente para mantener un paralelismo entre ambas partes del contrato y con ánimo de utilizar la misma fórmula de revisión de precios para la totalidad del contrato (pero con coeficientes diferentes para cada parte). La tabla siguiente muestra, así, las consideraciones de revisabilidad de la parte del bus turístico.

Concepto	Revisable	Símbolo	Peso (en tanto por uno)
Personal	Sí	α	0,580
Combustibles - Electricidad	Sí	γ	0,000
Combustibles - Carburantes	Sí	β	0,060
Locales	No		0,025
Mantenimiento	Sí	δ	0,045
Servicios generales	No		0,010
Gastos comercialización	No		0,080
Seguros	No		0,020
Otros gastos directos	No		0,020
Gastos financieros de la inversión	No		0,005
Gastos generales	No		0,090
Beneficio industrial	No		0,060
	<i>Total</i>		<i>1,000</i>

Salvo los combustibles, que se mantienen separados, los conceptos de esta tabla corresponden a los subtotales de la estructura de costes original.

Todos los costes no revisables, que se agregarán en la fórmula de revisión de precios como ε , suman 0,319.

Los argumentos de revisabilidad son los mismos que los esgrimidos en la parte del transporte regular de viajeros.

Fórmula de revisión de precios

La fórmula de cálculo del índice de revisión que propone el Ayuntamiento para ambas partes del contrato es la siguiente:

$$P_t = P_0 \times \left(\alpha \times \prod_{n=1}^t (1 + \Delta_{salarial n}) + \beta \times (C_t / C_0) + \gamma \times (E_t / E_0) + \delta \times (V_t / V_0) + \varepsilon \right)$$

Nota: Π expresa un multiplicatorio; su aplicación sigue la misma lógica que otros operadores iterativos como el sumatorio Σ .

Esta fórmula se aplicará al precio anual abonado por el Ayuntamiento en cada una de las actividades del contrato, sin perjuicio de que existiesen otros cambios en dichos precios fundamentados en modificaciones del contrato.

Los coeficientes α , β , γ , δ y ε toman los valores, en tanto por uno y con cuatro decimales, de los diferentes conceptos de la propuesta de estructura de costes que el Ayuntamiento decide utilizar para la fórmula. La magnitud y el origen de dichos valores aparecen en las tablas del apartado anterior.

El resto de las variables quedan definidas por el Ayuntamiento como sigue:

- P: presupuesto de ejecución material en el momento indicado en el subíndice.
- $\Delta_{salarial}$: variación salarial, en tanto por uno, entre el momento indicado y un año antes, según el convenio laboral al que se encuentra adscrito el personal del servicio de Bilbobus. Si no se tuviese el valor del dato en el momento de la revisión, se tomará, con carácter definitivo, el valor que se hubiese establecido más recientemente como de variación salarial del personal al servicio del sector público en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.
 - Se indica así mismo que el incremento salarial reconocido nunca podrá ser superior al experimentado por las retribuciones del personal al servicio del sector público, según la Ley de Presupuestos Generales del Estado correspondiente. Se trata de un límite general aplicable a todas las revisiones de precios y que aparece en el artículo 5 del Reglamento de la Ley de Desindexación.
- C: índice de precios de consumo (IPC) de la clase 07.2.2 «Carburantes y lubricantes para vehículos personales» a nivel estatal publicado por el Instituto Nacional de Estadística (INE).
- E: IPC de la clase 04.5.10 «Electricidad» a nivel estatal publicado por el INE.
- V: IPC de la clase 07.2.3 «Servicios de mantenimiento y reparaciones» a nivel estatal publicado por el INE.

Por su parte, allá donde apareciesen, los subíndices indican momentos temporales, y deben ser entendidos como sigue:

- 0: momento de la formalización del contrato.
- t: momento de la revisión del contrato.
- n: año del contrato, contando el primer año de contrato (el de comienzo de la ejecución) como 0 y los siguientes como 1, 2, ... hasta 9 (correspondiente al décimo y último año de contrato).

Observación 3

El artículo 103.4 de la LCSP indica que la fecha de referencia para el nivel de precios inicial del contrato será «la fecha de formalización del contrato, siempre que la formalización se produzca en el plazo de tres meses de la finalización del plazo de presentación de ofertas, o respecto de la fecha en que termine dicho plazo de tres meses si la formalización se produce con posterioridad». Es necesario que el Ayuntamiento tenga en cuenta esta especificidad a la hora de determinar los precios iniciales del contrato, pues va más allá del mero momento de la formalización que se señala en la memoria.

Observación 4

Si bien no se ha indicado explícitamente salvo para el componente salarial, parece ser la intención del Ayuntamiento utilizar el dato más recientemente publicado en el momento de la revisión. Sería recomendable que dicho extremo quedase explicitado, o refutado, en la propia memoria de estructura de costes y fórmula de revisión de precios de la Corporación.

Periodo de recuperación de la inversión y periodo de revisabilidad de precios

El Ayuntamiento ha determinado los flujos de caja del contrato. Las entradas son los ingresos por servicio y los cobros por certificación, así como un pago final por parte del Ayuntamiento caracterizado como de «deuda final». Las salidas son las inversiones acometidas, que ocurren a lo largo de los primeros ocho años del contrato, así como los costes directamente vinculados a la operación de los servicios objeto del contrato.

Los flujos de caja se han actualizado con una tasa de descuento calculada de acuerdo con el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Desindexación; esto es, la tasa de descuento resultante de promediar el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del

Estado a diez años en los últimos seis meses, con un incremento de 200 puntos básicos. La tasa de descuento resultante es del 5,21 por ciento.

La tabla siguiente muestra los cálculos del Ayuntamiento respecto de los flujos de caja.

Año	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Meses de contrato	7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	5
Ejecución, euros	56269028,85	121173592,88	185332702,64	248804013,11	312830897,22	393882717,33	472429622,57	545750560,90	611875685,03	670472809,16	695091579,72
Ejecución, porcentaje	8,10%	17,43%	26,66%	35,79%	45,01%	56,67%	67,97%	78,51%	88,03%	96,46%	100,00%
Inversión	21601443,10	4403000,00	3774000,00	3145000,00	3774000,00	21326000,00	19339000,00	14515750,00	7528000,00	0,00	0,00
Coste Servicio	34667585,75	60501564,03	60385109,75	60326310,47	60252884,12	59725820,10	59207905,25	58805188,33	58597124,13	58597124,13	24618770,57
Ingreso Servicio	8181650,11	14357222,56	14667475,90	15041045,23	15455494,49	16286128,34	16663259,93	17007211,21	17258313,12	17536905,89	7503474,69
Certificación Ayuntamiento	30221600,22	53026420,82	52972361,26	52820903,70	52656829,43	53322447,56	54487782,72	55234782,39	55498151,04	55082233,16	22861810,60
Deuda Final											45111494,36
Resultado	-17865778,52	2479079,35	3480727,41	4390638,46	4085439,80	-11443244,20	-7395862,59	-1078944,73	6631340,04	14022014,93	50858009,08
Flujo, sin actualizar	-16626238,85	2979903,38	3935682,94	4238039,13	-3678902,20	-9419553,40	-4237403,66	2776197,66	10326677,48	32440012,00	25429004,54
Flujo, actualizado	-16626238,85	2832428,28	3555769,35	3639445,16	-3002929,94	-7308260,32	-3124929,85	1946021,16	6880413,31	20544314,71	15307235,07
Flujo, actualizado acumulado	-16626238,85	-13793810,56	-10238041,21	-6598596,05	-9601525,98	-16909786,30	-20034716,15	-18088694,99	-11208281,69	9336033,03	24643268,09

Cabe señalar que, si bien los cálculos del Ayuntamiento están realizados a partir de años naturales (estima que el contrato comenzará en mayo de 2026), el propio Consistorio tiene en cuenta, de cara a la revisión de precios, los años de contrato. Así, por ejemplo, determina que al finalizar el mes 24 del contrato (que, bajo las estimaciones temporales con las que se ha construido la tabla anterior, correspondería a abril de 2028) ya se supera el veinte por ciento de ejecución², circunstancia relevante de cara al inicio de la revisión de precios de acuerdo con los criterios que se señalan a continuación.

Los requisitos que deben cumplirse para poder revisar precios, y que determinan también hasta qué momento pueden ser revisados, son los siguientes:

- Solo podrán revisarse precios en aquellos contratos con un periodo de retorno de la inversión de al menos cinco años o, en aquellos contratos con un periodo de retorno de la inversión inferior a cinco años, se revisará exclusivamente la parte correspondiente a materias primas, bienes intermedios y energía, siempre y cuando estos superen conjuntamente el veinte por ciento de los costes (artículo 103.2 de la LCSP).
- Excepcionalmente, no existen en los contratos de concesión de servicios mínimos de ejecución exigibles antes de proceder a la revisión de los precios (artículo 103.5 de la LCSP).

² El Ayuntamiento ha realizado esta estimación por interpolación lineal entre los valores de la tabla al finalizar el año 2027 (mes 19 de contrato) y los valores de la tabla al finalizar el año 2028 (mes 31 de contrato). Bajo este mismo método, puede estimarse que el retorno de la inversión llega en el mes 110 (entre los años nueve y diez de contrato).

- No podrán revisarse precios una vez se haya recuperado la inversión en su totalidad (artículo 9.5 del Reglamento de la Ley de Desindexación).

El Ayuntamiento determina que la revisión puede tener lugar entre los años tres y diez del contrato, ambos incluidos.

V. CONCLUSIONES

Para el caso del contrato para el servicio de transporte público urbano colectivo del Ayuntamiento de la Villa de Bilbao, Bilbobus y servicios conexos, se ha examinado el grado de cumplimiento de las Leyes 9/2017, de Contratos del Sector Público, 2/2015, de Desindexación de la Economía Española, y el Real Decreto 55/2017, que desarrolla la Ley 2/2015, dictan en cuanto a estructura de costes y revisión de precios.

En consecuencia, se emite informe sobre dicho contrato.