



N. REF.: ACR
N. EXP.: 36630/2021

Informe sobre Prestación del servicio público de transporte urbano en autobús

1. Naturaleza del derecho concedido, descripción del objeto y calificación

La necesidad a satisfacer en relación al servicio de transporte público de viajeros en la Ciudad de Ceuta, tiene carácter de servicio esencial de conformidad con lo dispuesto en el art. 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril de Bases de Régimen Local.

La Ciudad Autónoma de Ceuta es la titular del servicio público de transporte urbano mediante autobús en su término municipal.

Atendiendo tanto al objeto de la prestación “gestión del servicio público del transporte regular de viajeros de uso general”, como a la forma de adjudicación, se ha procedido a la realización de un contrato administrativo bajo la modalidad de “concesión del servicio” correspondiéndose dicho objeto con lo dispuesto en el art. 2 del Reglamento (CE) 1370/2007 y con la definición que ofrece el art. 15 de la LCSP.

La codificación del contrato conforme a la nomenclatura común europea es CPV 60112000.

2. Antecedentes

La concesión del servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Ceuta y Almadraba, provincia de Ceuta, fue adjudicada a la empresa Autobuses Hadú-Almadraba S.L, mediante Resolución del Ministro de Obras Públicas de fecha 9 de mayo de 1956.

Atendiendo al informe de la Abogacía del Estado de fecha 20/05/2020, conforme a lo establecido en el art. 5.5. del Reglamento (CE) 1.370/2007, el Decreto de la Consejería de Fomento y Turismo de 12 de junio de 2020 resuelve iniciar el expediente para la adjudicación del servicio de transporte público urbano en autobús, y haciendo uso del instrumento previsto en el artículo 85 LOTT, el procedimiento de adjudicación se ajustó a lo preceptuado en el art. 87 del RLOTT.

Mediante Decreto del Excmo Sr. Consejero de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de fecha 27 de noviembre de 2020, D. Yamal Dris Mojtar, se aprueba el expediente de contratación del servicio público de transporte público urbano en autobús en la Ciudad de Ceuta, debiendo prestarse el servicio bajo la modalidad de “gestion indirecta”.





3. Contrato de servicio público en vigor

- Fecha de Inicio y duración: El Decreto del Consejero de Medio Ambiente y Servicios Urbanos, de fecha 23/12/2020, acuerda la adjudicación directa del contrato para la prestación del servicio público de transporte urbano en autobús, disponiendo su publicación en la Plataforma de Contratación Pública del Estado, el Portal de Transparencia de la Ciudad Autónoma de Ceuta., Tablón de Anuncios, y en B.O.C.CE. (nº 6063 de fecha 22 de enero de 2021).

El plazo de duración del contrato será de dos años.

Con independencia de la referida medida, se ha procedido a acordar la iniciación de los trámites necesarios para proceder a la contratación del referido servicio mediante licitación, garantizándose la participación de cualquier operador de este tipo de servicios.

- Operador de servicio público seleccionado: Conforme a lo establecido en el art. 5.5. del Reglamento (CE) 1370/2007, pudiendo prestarse el servicio de manera inmediata por el operador que designe el órgano competente, se ha optado por proponer a la antigua empresa concesionaria del servicio, esta es, Hadú Almadraba S.L.

- Compensaciones otorgadas al usuario del servicio: En el Pliego de Prescripciones Técnicas que ha de regir la concesión, se recogen las siguientes cláusulas:

10.3 COMPENSACIONES: GRUPOS VULNERABLES, IPSI POR CONSUMO DE GASOIL, BONOBÚS Y COVID-19. A.- GRUPOS VULNERABLES: Los grupos vulnerables, y sus definiciones, son los siguientes: □ Estudiantes: hasta 28 años, que cursen estudios de carácter oficial, en centros situados a una distancia del domicilio en el que estén empadronados que haga factible el uso del 9 autobús, excepto en los meses de julio y agosto, sábados a partir de las 15 horas, domingos y festivos. □ Estudiantes-campus universitario: hasta 28 años, matriculados en el Campus Universitario de Ceuta, que deban realizar enlaces entre dos autobuses para su acceso al referido centro docente, exceptuándose los meses de julio y agosto, sábados a partir de las 15 horas, domingos y festivos. □ Trabajadores: de alta en la seguridad social, que perciban un salario máximo de 735,90 euros mensuales por jornada completa (24,53 euros / día). □ Jubilados: pensionistas mayores de 65 años cuyos ingresos mensuales sean inferiores a 685 €. □ Pensionistas: pensionistas menores de 65 años cuyos ingresos mensuales sean inferiores a 645 euros. □ Desempleados: Inscritos en el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) que no reciban ninguna prestación. Los grupos vulnerables están sujetos a tarifas especiales, por debajo de la tarifa ordinaria. Dicha subvención a estos grupos se articula mediante compensación al concesionario por la diferencia entre la tarifa especial y la ordinaria, conforme al siguiente cuadro: GRUPO TARIFA (€) COMPENSACIÓN (€) Estudiantes 0,38 0,47 Estudiantes-C.Universitario (*) 0,38 1,32 Trabajadores 0,40 0,45 Jubilados 0,00 0,85 Pensionistas 0,20 0,65 Desempleados 0,00 0,85 Para cada tarifa de grupo vulnerable existe su correspondiente bono, que agrupa en el caso de estudiantes y trabajadores 40 viajes, y en el caso de pensionistas, jubilados y desempleados 50 viajes. La liquidación y pago de las compensaciones se realizará con periodicidad mensual y se instrumentará con cargo al convenio a tal efecto suscrito entre el adjudicatario y la Consejería competente en materia de servicios sociales. B.- IPSI IMPORTACIÓN POR EL CONSUMO DE GASOIL: La Ciudad viene otorgando una subvención en concepto de compensación por el IPSI en el consumo de gasoil, en forma de una cantidad fija de euros por litro con un límite máximo anual de litros, que evoluciona conforme al IPC y que se abona directamente al importador, repercutiéndolo éste sobre el concesionario mediante reducción del precio. En el año 2019, el límite máximo de litros estaba fijado en 611.500 y la compensación en 0,0883764 €/l, por lo que la compensación total fue de 54.042,17 €, según datos de la extinta concesión. C.- BONOBUS: Al final de cada mes se calcula el coste por viajero y, en el supuesto de que dicho coste fuese superior al de la tarifa del bonobús (0,62 €), la Ciudad compensa al concesionario por la diferencia incrementada en 0,03 €.

11.- COMPENSACIONES DEL SERVICIO PÚBLICO El Reglamento (CE) nº 1370/2007, establece en su art. 6.1. la posibilidad de incorporar compensaciones en los contratos efectuados mediante adjudicación directa siempre y cuando se establezcan las fórmulas para calcularlas y se ajusten al art. 4 del referido Reglamento así como al Anexo contenido en el mismo. De esta forma, en caso de procederse a la





aplicación de estas compensaciones se estará a las fórmulas recogidas en el citado Anexo. A efectos de determinar las compensaciones y que éstas sean conformes a las disposiciones contenidas en el Reglamento (CE) 1370/2007, no deberán superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generen y unos beneficios razonables, de modo que solo en ese caso se presumirá su compatibilidad con el mercado común y no será necesario dirigirse a la Comisión Europea para un pronunciamiento previo. Por «beneficio razonable» se entenderá una tasa de remuneración del capital que sea la habitual para el sector en un determinado Estado miembro y que tenga en cuenta el riesgo o la ausencia de riesgo que suponga para el operador de servicio público la intervención de la autoridad pública.

COMPATIBILIDAD DE LAS COMPENSACIONES PREVISTAS EN EL APARTADO 10.3 CON EL TFUE. Las compensaciones previstas en el apartado indicado, en forma de subvención, cumplen inequívocamente dicha disposición, por cuanto, o no van destinadas al concesionario, o solo cubren parcialmente los costes ocasionados: □ En las tarifas especiales, se cubre al contratista la diferencia entre las mismas y la tarifa ordinaria, que es la que determina, en condiciones normales, el equilibrio económico de la concesión para el operador, asumiendo éste el riesgo operacional. La compensación va destinada a subvencionar el coste de transporte al usuario, no al concesionario. □ En la compensación del IPSI por hidrocarburos, su cuantía anual (54.042,17 euros en el último ejercicio analizado), es sólo el 1,5% de los gastos operativos anuales medios, excluidos amortizaciones y gastos financieros. □ La compensación condicionada a que la tarifa del bonobús sea inferior al coste por viajero, va dirigida a que un aumento de su utilización en beneficio del viajero (en 2019 su uso quedó por debajo del 12% de los billetes) no sitúe en pérdidas la explotación de la concesión, haciéndola inviable. Hay que recordar que las tarifas son fijadas por la Ciudad Autónoma. El margen adicional de 0,03 euros coincide con el operacional medio en los últimos 5 años. En consecuencia, las compensaciones contempladas en el referido apartado son compatibles con el TFUE.

COMPENSACIÓN POR CIERRE DE FRONTERA Atendida la circunstancia extraordinaria derivada del COVID-19, y hasta que se normalice el número de viajeros en la línea 7 Plaza de la Constitución-Frontera, que constituye la principal fuente de ingresos de la concesión, y cuyos beneficios permiten compensar las pérdidas de otras líneas deficitarias, se compensará mensualmente al concesionario por las pérdidas que arroje la cuenta de explotación. La evolución del número de pasajeros en la línea 7 en los últimos años ha sido la siguiente: 2016 2017 2018 2019 2020 MEDIA ENERO 211.843 218.286 216.236 214.236 218.387 215.798 FEBRERO 209.893 202.518 194.021 191.358 193.619 198.282 MARZO 207.389 217.883 192.726 204.282 92.567 182.969 ABRIL 216.567 180.677 169.999 192.417 9.727 153.877 MAYO 222.898 221.169 212.547 208.892 17.293 176.560 JUNIO 204.891 191.071 194.150 188.304 31.396 161.962 JULIO 199.106 202.767 206.427 202.759 35.868 169.385 AGOSTO 212.815 207.223 200.220 202.985 31.297 170.908 SEPTIEMBRE 207.523 201.659 219.949 206.200 36.781 174.422 OCTUBRE 218.815 204.198 210.992 199.383 33.829 173.443 NOVIEMBRE 218.505 200.394 211.312 205.649 25.579 172.288 DICIEMBRE 203.091 189.241 184.203 202.476 155.802 2.533.336 2.437.086 2.412.782 2.418.941 726.343 2.105.698 La compensación por cierre de frontera va dirigida a paliar la situación coyuntural derivada del cierre de la frontera del Tarajal por causa del COVID-19; la línea 7 Plaza de la Constitución-Frontera constituye casi el 50% de los ingresos totales de la concesión, y genera los beneficios que permite atender otras líneas deficitarias, especialmente las líneas 1 y 5. La compensación se establece de manera temporal, y se calculará y abonará mes a mes, hasta que el volumen de viajeros recupere las medias del periodo 2015-2019 o hasta que la cuenta de explotación mensual deje de ser deficitaria (lo que suceda antes en el tiempo). Los datos sobre gastos e ingresos que, para la elaboración de la cuenta de explotación mensual, aporte el concesionario, deberán estar soportados en documentación que acredite fehacientemente los mismos. En todo caso, el cálculo de la compensación deberá respetar las reglas contenidas en el anexo del Reglamento (CE) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

3. Disposiciones aplicables

En relación al servicio público de transporte urbano en autobús de la ciudad de Ceuta, es de aplicación la siguiente normativa:

- Artículo 21 del Estatuto de Autonomía de Ceuta aprobado por Ley Orgánica 1/1995, de 13 de marzo, que establece que la Ciudad de Ceuta ejercerá competencias, entre otras, en materia de carreteras, caminos y transportes terrestres y por cable.

- Artículo 86.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril de Bases de Régimen Local, el servicio de transporte urbano de viajeros es un servicio público de carácter esencial, cuya titularidad la ostenta la Ciudad Autónoma de Ceuta.

- Reglamento (CE) 1.370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de Octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte por ferrocarril y carretera.





- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT) y su Reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT).

- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) y normativa reguladora de contratación del Sector Público.

- Ordenanza Reguladora del Servicio de Transporte Público Urbano de Viajeros mediante autobuses, publicada en el Boletín Oficial de Ceuta nº 5.324 el 24 de diciembre de 2013.

- Reglamento de gobierno y los servicios de la administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta (BOCCE n. 5729, de 10.11.2017) artículo 17.1: Corresponde a los Consejeros la gestión e inspección de la Consejería de que sean titulares en las competencias que le están atribuidas, así como ejercer las potestades que les hayan sido expresamente atribuidas como propias.

- Decreto de la Presidencia de 8 de octubre de 2.020 (B.O.C.CE nº 6.034 de 13 de octubre de 2020) por el que se modifica la organización funcional de la Ciudad Autónoma de Ceuta, y dispone las competencias del Consejero de Medio Ambiente y Servicios Urbanos en materia de transporte público urbano.

En Ceuta, a 30 de junio de 2021

Fdo. El Director General de Medio Ambiente

