

**ANEXO 9: INSTRUCCIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN
ECONÓMICO FINANCIERO**

ANEXO 9: INSTRUCCIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ECONÓMICO FINANCIERO

1. Normas básicas relativas a la elaboración del Plan Económico Financiero

Los candidatos deberán incluir en sus ofertas un CD que contenga el modelo financiero, elaborado con un soporte informático compatible con Microsoft Excel 2003. Deberá aportarse igualmente una impresión completa de dicho modelo como anexo a la oferta y una copia electrónica en formato PDF.

La información a presentar por los candidatos debe ser de la máxima homogeneidad y claridad, para facilitar el análisis del cumplimiento de los requerimientos seguidos en este anexo y de las exigencias del pliego, así como la coherencia del Plan Económico Financiero presentado.

Tanto el Modelo Financiero como el Plan Económico Financiero deberán estar elaborados para todo el periodo del contrato sobre una base anual.

El Modelo Financiero deberá acompañarse de un manual de utilización en el que se explique su estructura, las hojas que lo componen y su contenido, y además que identifique las principales celdas desde las cuáles se puede controlar el Modelo Financiero y realizar sensibilidades.

Los ofertantes se comprometen a responder con claridad, sinceridad y diligencia, en su caso por escrito, a todo requerimiento de explicación o de aclaración por parte del Ayuntamiento de Zaragoza o de sus asesores sobre la configuración y el funcionamiento de su Modelo Financiero y de su Plan Económico Financiero.

A todos los efectos, cuando proceda, el licitador deberá aplicar una tasa de inflación media anual de 2,25% para todos los años del contrato.

Asimismo, los candidatos deberán remitir una **Memoria Explicativa** que detalle las hipótesis utilizadas para la construcción del Modelo Financiero, las fuentes utilizadas y la justificación de las opciones escogidas para el caso base y, en su caso, sensibilidades.

Por último, los candidatos deberán presentar un resumen del Plan Económico Financiero siguiendo el modelo que se adjunta en el apartado "Resumen del Plan Económico Financiero" del presente Anexo.

1.1. Amortización financiera de las inversiones para reconocimiento en "Ajustes por Inversiones en Vehículos y Otras Inversiones"

Dentro de los ajustes a realizar al PPO, para el cálculo final del PPS anual, se deben realizar ajustes por inversiones en vehículos y otras inversiones.

Entre los conceptos que producen dichos ajustes, además de la renovación de la flota de autobuses, se encuentran inversiones en acondicionamiento de paradas y aproximación de paradas, SAE en las paradas, SAE y sistemas de billética en autobuses, valor residual y costes de puesta en marcha.

Los conceptos de inversión en acondicionamiento de paradas, aproximación de paradas y SAE en paradas, se reconocerán anualmente como ajuste al PPO por el importe íntegro de la

inversión realizada cada año en dichos conceptos, según el calendario de inversiones previsto en el PPTP, a los valores unitarios ofertados y debidamente actualizados a IPC, mientras que las inversiones en SAE y Billética en autobuses, en renovación de la flota y en valor residual y otros costes de puesta en marcha se reconocerán como ajustes anuales al PPO de acuerdo con un método de amortización financiera, tal como se indica a continuación:

a. Reconocimiento del Valor Residual y Costes de Puesta en Marcha en Ajustes por Inversiones

El importe que el concesionario pague en concepto de valor residual y costes de puesta en marcha, en el primer año de contrato, serán reconocidos y compensados como ajustes por inversiones en valor residual y costes de puesta en marcha a lo largo de los 10 años de contrato mediante un método de amortización francés, de forma tal que anualmente se reconocerá como ajuste el siguiente importe:

$$AAVR = (VR + CM) \times \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

Donde:

AAVR: ajuste anual por valor residual y costes de puesta en marcha

VR: valor residual y costes de puesta en marcha, expresados en Euros de 01 de enero de 2013

i: tipo de interés de capitalización.

n: 10 años (plazo total de contrato)

El valor de la inversión de estas partidas a reconocer y utilizar para el cálculo de los ajustes anuales correspondientes al plan de amortización financiera de dichas inversiones será el que finalmente se determine, previa comprobación y aprobación por parte del Ayuntamiento.

Del mismo modo, el tipo de interés a reconocer en su momento será el que proceda del método de cálculo descrito en el PCAP.

Sin embargo, a los efectos de la elaboración del Plan Económico Financiero de oferta, el licitador considerará:

- Momento de inversión igual al 1 de enero de 2013
- Un tipo de interés de capitalización igual a 5,85%.
- Un valor de reversión igual a 13.618.220 millones de Euros.
- Un valor de costes de puesta en marcha (que incluyen estimación de ITP, y otros gastos iniciales) de 2.881.780 millones de Euros.

El total del importe del valor de reversión más los costes de puesta en marcha no superarán en ningún caso los 16.5 millones de euros. Podrán alterarse los sumandos, pero no el total.

b. Reconocimiento de Renovación de la flota de Autobuses en Ajustes por Inversión

El importe que el concesionario pague anualmente, a contar del tercer año de contrato de acuerdo con el Plan de Renovación de Flota, será reconocido como "ajustes por inversiones en vehículos y otras inversiones" por un periodo de 10 años desde la fecha de compra de los vehículos mediante un método de amortización francés, de forma tal que anualmente se reconocerá como ajuste el siguiente importe:

$$AARA = RA \times \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

Donde:

AARA: ajuste anual por inversión en renovación de autobuses

RA: Importe anual de inversión en renovación de autobuses, expresados en Euros corrientes, en consideración de los precios unitarios ofertados, con actualización a partir del año cuatro (desde el año cinco en adelante) según una inflación anual de 2,25%.

i: tipo de interés de capitalización.

n: 10 años

La valor de la inversión de estas partidas a reconocer y utilizar para el cálculo de los ajustes anuales correspondientes al plan de amortización financiera de dichas inversiones será el que finalmente se determine, previa comprobación y aprobación por parte del Ayuntamiento, en consonancia con las previsiones descritas a estos efectos en el PCAP.

Del mismo modo, el tipo de interés a reconocer en su momento será el que proceda del método de cálculo descrito en el PCAP.

Sin embargo, a los efectos de la elaboración del Plan Económico Financiero, el licitador considerará

- El calendario del plan de renovación de flota previsto en el PPTP.
- Un tipo de interés de capitalización igual a 5,85%.
- El importe de compra de los vehículos según los precios unitarios que haya propuesto el ofertante en su oferta económica, y según el plan de inversiones en renovación de flota que se describe en el PPTP, sin actualización a IPC hasta el año cuatro inclusive, fecha a partir de la cual considerará una actualización del precio unitario correspondiente igual a la inflación prevista a efectos de elaboración del PEF, esto es, del 2,25%.

c. Reconocimiento de Inversión en SAE y Billética en Autobuses en Ajustes por Inversión.

Está previsto que en el tercer año de contrato se lleve a cabo la inversión en este concepto, año en el que el ofertante deberá considerar a efectos del plan económico financiero de oferta esta inversión, según los precios unitarios que haya ofertado.

Su reconocimiento anual como parte de los "ajustes por inversiones en vehículos y otras inversiones" se realizará por un periodo de 8 años desde la fecha de compra de inversión mediante un método de amortización francés, de forma tal que anualmente se reconocerá como ajuste el siguiente importe:

$$AASB = SB \times \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

Donde:

AASB: ajuste anual por inversiones en SAE y Billética en Autobuses.

RA: Importe anual de inversión en renovación de autobuses, expresados en Euros corrientes, en consideración de una inflación anual de 2,25%.

i: tipo de interés de capitalización.

n: 8 años

La valor de la inversión de estas partidas a reconocer y utilizar para el cálculo de los ajustes anuales correspondientes al plan de amortización financiera de dichas inversiones será el que se determine según PCAP.

Del mismo modo, el tipo de interés a reconocer en su momento será el que proceda del método de cálculo descrito en el PCAP.

Sin embargo, a los efectos de la elaboración del Plan Económico Financiero, el licitador considerará

- La inversión en renovación plena del sistema en el año tres, según se prevé en el PPTP.
- Un tipo de interés de capitalización igual a 5,85%.
- Los precios unitarios ofertados para estos equipos según su oferta, actualizados al IPC.

d. Reconocimiento de Inversión en adecuación a la prioridad semafórica e instalación de marquesinas de la estación intermodal.

Está previsto que estas inversiones se lleven a cabo en el tercer y primer año de contrato, respectivamente.

Su reconocimiento anual como parte de los "ajustes por inversiones en vehículos y otras inversiones" se realizará por un periodo de 5 años desde la fecha de inversión mediante un método de amortización francés similar al punto (c) precedente.

2. Estructura y contenidos del Modelo Financiero

Las principales hipótesis a definir en el Modelo Financiero serán las siguientes:

- Inflación anual del 2,25%.
- Importes a recibir por el concesionario, diferenciando claramente los componentes del Pago por Operaciones (PPO), es decir, por un lado el PPK (según resulta de CPK y margen ofertado y kms previstos en los pliegos), por otro lado Pagos por Servicio PMRS (según precio por hora ofertado y número de horas / año previstas en Pliego), así como los componentes de los distintos ajustes aplicados al PPO para el cálculo del Pago por Servicio.

- Inversiones y gastos necesarios para la Puesta en Marcha de la concesión (debidamente desglosadas en grado razonablemente detallado).
- Inversión en Valor Residual por concepto de transferencia de los vehículos y equipamientos adscritos a la concesión vigente por el importe antes descrito.
- Plan de inversiones y de renovaciones durante el plazo de vigencia del contrato (deberá ser coherente con lo previsto en el plan de inversiones y renovaciones presentado en oferta técnica, y consistente con los calendario de inversión previstos en el PPTP) y con el debido desglose por partidas o por capítulos de la inversión según estos han sido descritos en el PCAP).
- Tipo de interés de capitalización del 5,85% según la fórmula antes descrita.
- Costes de explotación y de mantenimiento ordinario, que deberán ser coherentes con lo previsto en el Plan de conservación y explotación presentado en oferta técnica, y diferenciar al menos los principales conceptos incluidos en el plan de operación y mantenimiento del licitante, y contener las partidas previstas en el PCAP y en estas instrucciones, aquellas que componen el CPK y el PPK.
- Los costes de operación del Bus turístico podrán presentarse por separado si se desea, sin perjuicio de lo previsto en relación a la presentación de las tablas resumen del PEF que se indican más adelante,
- Los costes de operación del Servicio PMRS deberán presentarse por separado.
- Costes de las asistencias técnicas por el importe previsto en el PCAP, debidamente actualizado al IPC previsto.
- Costes de estudios de demanda según previsto en el PPTP y costes de campañas de comunicación mínimos según previsto en el PPTP.
- Margen fijo considerado para el cálculo del Pago por Kilómetro, que deberá ser igual al que se oferte.

En todo caso, las hipótesis deberán ser coherentes con los contenidos prescritos para los cuadros resumen del PEF que se describen en estas instrucciones más adelante.

Entre otros, el modelo deberá contener los siguientes resultados:

- Total anual de Pago por Operaciones (PPO) en valores corrientes y en valores constantes de Enero de 2013, detallando sus componentes ; resultante de la oferta económica del licitante y considerando los km previstos para servicio regular y turístico en el PCAP a estos efectos, así como las horas previstas en pliego para el servicio de PMRS.
- Desglose anual de los ajustes que, según corresponda, aplican al PPO, en valores corrientes y en valores constantes de enero de 2013.
- Total anual de Pagos por Servicio (PPS), en valores corrientes y en valores constantes de enero de 2013.
- Ratio anual de PPS entre el total de kilómetros útiles (en valores corrientes y valores constantes de enero de 2013), considerando el total de km previstos para servicio regular, incluyendo la bolsa de km de servicios eventuales, y los km previstos para bus turístico.
- El margen de explotación anual.

- El beneficio antes de impuestos.
- Desglose del CPK y PPK según se recoge en la siguiente tabla, tanto en euros constantes de enero de 2013 como en euros corrientes.

CPK		PPK = CPK * (1+M%)	
Convencionales (CPKconv)		Convencionales (PPKconv)	
Articulados (CPKart)	1,2*CPKconv	Articulados (PPKart)	1,2*PPKconv
Microbuses (CPKmic)	0,8*CPKconv	Microbuses (PPKmic)	0,8 * PPKconv
Turístico (CPKtur)	1,2*CPKconv	Turístico (PPKtur)	1,2*PPKconv
Eventuales	1,0*CPKconv	Eventuales	1,0*PPKconv

El modelo y el plan económico financiero deberán incluir además, al menos, la siguiente información:

- El balance de situación.
- La cuenta de pérdidas y ganancias.
- El estado de flujos de efectivo.
- Programa de deuda, en caso que el ofertante prevea en su plan de negocio la financiación de la inversión inicial mediante deuda comercial.
- Pagos o flujos de inversiones en renovaciones, sustituciones y cualesquiera otras inversiones durante el plazo de vigencia del contrato.
- Hoja de Hipótesis donde se puedan identificar claramente las principales hipótesis y supuestos utilizados en la elaboración del Plan Económico Financiero
- Hoja de costes de Operación y Mantenimiento
- Hoja de Ingresos
- Hoja de resumen con los principales resultados referentes a CPK, Margen, PPK, PPO y PPS, que además sirva como hoja de control del modelo financiero.
- Análisis de sensibilidades. (al menos a la demanda, coste de O&M)

3. Normas a tener en cuenta en la elaboración del modelo financiero

La elaboración de los estados contables (balance y cuenta de pérdidas y ganancias) se ha de regir por el vigente Plan General de Contabilidad (Ministerio de Economía y Hacienda, Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre). En caso que durante el proceso de licitación se produjera algún cambio normativo que afecte a la elaboración de los estados contables, estos se redactaran conforme a lo que se establezca en la nueva regulación.

Todas las magnitudes monetarias se expresarán en euros o en miles de euros de cada año, en consideración de una inflación en todos los casos del 2,25%, sin perjuicio de las magnitudes que se soliciten en valores constantes.

El modelo deberá recoger un estado de Flujos de Caja que identifique de forma clara, al menos, los siguientes conceptos:

1. Flujos de caja del contrato antes y después de impuestos.
2. Flujos de caja de las diferentes deudas contraídas para la financiación de las inversiones. (disposiciones, pagos de intereses y devolución de principal)
3. En caso de contratación leasing, esta se presentará de manera separada.
4. Los flujos de caja del capital, que se calcularán como las aportaciones de capital desembolsado en efectivo, menos los dividendos repartidos con cargo a beneficios o reservas y devoluciones de capital, en su caso.

4. Contenido de la memoria explicativa

La Memoria explicativa debería incluir:

1. Exposición y explicación de las variables fundamentales que intervienen en el PEF y las hipótesis realizadas para determinar su evolución prevista, en especial:

- i. El volumen de PPO máximos, y los ajustes a los mismos que el licitante considere en su Plan Económico Financiero.
- ii. Detalle de los Ajustes, año a año, por Inversión en Vehículos y Otras Inversiones.
- iii. Necesidades de fondos totales y costes de puesta en marcha necesarios al inicio del contrato.
- iv. Inversiones previstas durante la vida del contrato de gestión, y explicación de las fórmulas de financiación previstas para acometer dichas inversiones.
- v. Explicación y detalle de los gastos operativos previstos y de su evolución durante el periodo contractual y de las políticas tendentes a conseguir el control y optimización de los mismos. Indicando claramente cuál el peso que dentro de dichos gastos representa el gasto en combustibles.
- vi. Detalle de las fuentes de financiación que se utilizarán para financiar el contrato. Respecto a las fuentes de financiación ajena se detallarán los instrumentos que se pretendan utilizar y su coste estimado.
- vii. Las reservas que se piensen constituir.
- viii. Descripción de las hipótesis fiscales.
- ix. Descripción de las hipótesis contables empleadas por el licitante.

5. Resumen del Plan Económico Financiero (PEF)

(Todas las cifras a incluir en los cuadros del presente apartado no incluyen IVA.)

1. Valor Residual y Costes de Puesta en Marcha

Concepto	Importe
Valor Residual	
Flota vehículos	12.635.100
Otros activos	983.120
Costes de Puesta en Marcha	2.881.780
TOTAL (1)	16.500.000

Importes en Euros constantes de Enero de 2013

(1) Esta cifra deberá ser la que se emplee en los cálculos del programa de amortizaciones financieras/ajustes anuales de inversión en relación al concepto "inversiones por valor residual y costes de puesta en marcha" a efectos del PEF de oferta.

2. Reconocimiento anual en "Ajuste por Inversiones" de Inversiones en Valor Residual y Costes de Puesta en Marcha

	Total Inversión en Valor Residual	Costes de Puesta en Marcha	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1)
2013			
2014	0	0	
2015	0	0	
2016	0	0	
2017	0	0	
2018	0	0	
2019	0	0	
2020	0	0	
2021	0	0	
2022	0	0	
Total			

(1) Calculado para un tipo de interés de capitalización anual de 5,85% y 10 años de plazo

Nota: El importe de la inversión en valor residual y costes de puesta en marcha del año 2013, será reconocido y compensado como ajustes por inversiones a lo largo de los 10 años de contrato mediante un método de amortización francés, según se indica en la fórmula del sub-apartado (a) del apartado 1.1. del presente Anexo.

3.A. Costes de Operación y Mantenimiento anual para servicio regular y busturístico, incluyendo eventuales (importes en Euros Constantes de Enero de 2013)

	Personal	Combustible (B)	Otros Consumos (neumáticos, lubricantes, etc)	Asistencia Técnica en la Operación, Comunicación y Estudios de Demanda	Otros	Total Costes O&M (E)	% Combustible / Total Coste O&M (E/E)	Km útiles (serv. Regular+turístico+eventuales)	CPKmedio (E/total km útiles)	Margen Fijo (M)	PPKmedio (CPKmedio * (1+margen))	CPKconv (1)
2013										%		
2014												
2015												
2016												
2017												
2018												
2019												
2020												
2021												
2022												
Total												

(1) Debe coincidir con el CPKconv ofertado. Para el cálculo del CPKconv se debe aplicar al CPKmedio el coeficiente [1/1,047]

Nota: las estimaciones de Costes de O&M a informar en este cuadro y a considerar de cara a la presentación de la oferta económica deben considerar las siguientes ponderaciones de km-vehículo: **65,3% de km a prestar con convencionales, 5,5% de km a prestarse con Microbús, 28,7% de km a prestarse con Articulados, 0,2% de km a prestarse con turístico y 0,3% de km eventuales.** Del mismo modo, el licitante debe tener en cuenta que la liquidación de los PPK a prestar por cada tipo de vehículo serán las siguientes: **PPKconv = (PPKmedio/1,047); PPKmicro=0,8*PPKconv; PPKart=1,2*PPKconv y PPKtur=1,2*PPKconv.**

3.B. Costes de Operación y Mantenimiento anual (importes en Euros Corrientes)

	Personal	Combustible (B)	Otros Consumos (neumáticos, lubricantes, etc)	Asistencia Técnica en la Operación, Comunicación y Estudios de Demanda	Otros	Total Costes O&M (E)	% Combustible / Total Coste O&M (E/E)	Km útiles (serv. Regular+turístico+eventuales)	CPKmedio (E/total km útiles)	Margen Fijo (M)	PPKmedio (CPKmedio * (1+margen))	CPKconv (1)
2013										%		
2014												
2015												
2016												
2017												
2018												
2019												
2020												
2021												
2022												
Total												

En consideración de una inflación media anual de 2,25%

4.A. Costes de Operación y Mantenimiento anual para servicio PMRS (importes en Euros Constantes de Enero de 2013)

	Personal	Combustible	Otros Consumos (neumáticos, lubricantes, etc)	Otros (2)	Total Costes O&M	Margen	Horas anuales	Precio por Hora (1) ((Total O&M + Margen) / hrs anuales)
2013								
2014								
2015								
2016								
2017								
2018								
2019								
2020								
2021								
2022								
Total								

(1) Debe coincidir con el precio por hora ofertado para servicio PMRS

(2) Deben considerar costes directamente afectos o imputables a este servicio y nunca aquellos de carácter general, ni impuestos

4.B. Costes de Operación y Mantenimiento anual para servicio PMRS (importes en Euros Corrientes)

	Personal	Combustible	Otros Consumos (neumáticos, lubricantes, etc)	Otros	Total Costes O&M	Margen	Horas anuales	Precio por Hora ((Total O&M + Margen) / hrs anuales)
2013								
2014								
2015								
2016								
2017								
2018								
2019								
2020								
2021								
2022								
Total								

5.A. Inversiones en Renovación de Autobuses (importes en Euros Constantes de Enero de 2013) (1)

	Articulados 18m	Estándar	Microbús	PMRS	Total Inversión en Renovaciones de Autobuses	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1)
2013	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0
2015						
2016						
2017						
2018						
2019						
2020						
2021						
2022						
Total						

(1) Calculado, en cada año cada para cada inversión en renovación, para un tipo de interés de capitalización anual de 5,85% y 10 años de plazo
Importes según precios unitarios ofertados

5.B. Inversiones en Renovación de Autobuses (importes en Euros Corrientes) / Reconocimiento anual en "Ajuste por Inversiones"

	Articulados 18m	Estándar	Microbús	PMRS	Total Inversión en Renovaciones de Autobuses	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1)
2013	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0
2015						
2016						
2017						
2018						
2019						
2020						
2021						
2022						
Total						

(1) Calculado, en cada año cada para cada inversión en renovación, para un tipo de interés de capitalización anual de 5,85% y 10 años de plazo
Importes según precios unitarios ofertados debidamente actualizados a IPC de 2,25% anual

Nota: El importe anual de la inversión en renovación de autobuses a contar del tercer año de contrato (2015), será reconocido y compensado como ajustes por inversiones a 10 años (a contar desde el año de efectuarse la correspondiente inversión en renovación, según plan de renovación de flota indicado en PCAP) mediante un método de amortización francés, según se indica en la fórmula del sub-apartado (b) del apartado 1.1. del presente Anexo. Las fechas/programación de las inversiones será, además de en precios unitarios, según programa previsto en PPTP

6. Inversión en SAE y Billética en Autobuses/ Reconocimiento anual en "Ajuste por Inversiones"

	Inversión en SAE+ Billética en Autobuses (importe en Euros constantes Ene. 2013)	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1)	Inversión en SAE+ Billética en Autobuses (importe en Euros corrientes) (2)	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones(1) (2)
2013	0	0	0	0
2014	0	0	0	0
2015				
2016	0		0	
2017	0		0	
2018	0		0	
2019	0		0	
2020	0		0	
2021	0		0	
2022	0		0	
Total				

(1) Calculado para un tipo de interés de capitalización anual de 5,85% y 8 años.

(2) Según precios unitarios ofertados debidamente actualizados según IPC de 2,25%

Nota: El importe de la inversión en SAE y Billética en Autobuses (en el tercer año de contrato, 2015), será reconocido y compensado como ajustes por inversiones en 8 años, hasta el año de fin de contrato, mediante un método de amortización francés, según se indica en la fórmula del sub-apartado (c) del apartado 1.1. del presente Anexo.

7. Inversión en Instalación Marquesinas Est. Intermodal / Reconocimiento anual en "Ajuste por Inversiones"

	Inversión en Marquesinas Est. Intermodal (importe en Euros constantes Ene. 2013)	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1)	Inversión en Marquesinas Est. Intermodal (importe en Euros corrientes) (2)	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1) (2)
2013				
2014	0		0	
2015	0		0	
2016	0		0	
2017	0		0	
2018	0	0	0	0
2019	0	0	0	0
2020	0	0	0	0
2021	0	0	0	0
2022	0	0	0	0
Total				

(1) Calculado para un tipo de interés de capitalización anual de 5,85% y 5 años.

(2) Según precios unitarios ofertados debidamente actualizados según IPC de 2,25%

8. Inversión en Prioridad Semafórica / Reconocimiento anual en "Ajuste por Inversiones"

	Inversión en Prioridad Semafórica (importe en Euros constantes Ene. 2013)	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1)	Inversión en Prioridad Semafórica (importe en Euros corrientes) (2)	Importe anual a Reconocer como Ajustes por Inversiones (1) (2)
2013	0	0	0	0
2014	0	0	0	0
2015				
2016	0		0	
2017	0		0	
2018	0		0	
2019	0		0	
2020	0	0	0	0
2021	0	0	0	0
2022	0	0	0	0
Total				

(1) Calculado para un tipo de interés de capitalización anual de 5,85% y 5 años.

(2) Según precios unitarios ofertados debidamente actualizados según IPC de 2,25%

9.A. Importe Anual en Otras Inversiones (Importes en Euros Constantes Enero 2013)

	Adecuación de Paradas (2)	Ajuste de Paradas (2)	SAE en Paradas (2)	Otros (2)	Total
2013					
2014					
2015					
2016					
2017					
2018					
2019					
2020					
2021					
2022					
Total					

(2) Importes según precios unitarios ofertados para cada partida

9.B. Importe Anual en Otras Inversiones (Importes en Euros Corrientes)

	Adecuación de Paradas	Ajuste de Paradas	SAE en Paradas	Otros	Total (1)
2013					
2014					
2015					
2016					
2017					
2018					
2019					
2020					
2021					
2022					
Total					

(1) Se reconoce anualmente, de forma directa el importe de inversión como "Ajuste por Inversiones"

Importes según precios unitarios ofertados debidamente actualizados a IPC de 2,25% anual

Nota: El reconocimiento como ajuste anual por inversiones de cada una de estas partidas, se realizará de acuerdo con el importe pagado en cada año, es decir, sin aplicar ninguna regla especial para su reconocimiento y compensación. A efectos del PEF estas inversiones se liquidan en el año en que se ejecutan.

Las fechas/programación de las inversiones será, además de en precios unitarios, según programa previsto en PPTP.

10.A. Total "Ajustes anuales por Inversión en Vehículos y Otras Inversiones" (Importes en Euros Constantes de Ene. 2013)

	Ajustes por Valor Residual y Puesta en Marcha (A)	Ajustes por Renovaciones Autobuses (B)	Ajustes por Inversión en SAE y Biliéticas en Autobuses (C)	Ajustes por Otras Inversiones (D)	Total "Ajustes Inversiones en Renovación de Vehículos y Otras Inversiones" (E= A+B+C+D)
2013		0	0		
2014		0	0		
2015					
2016					
2017					
2018					
2019					
2020					
2021					
2022					
Total					

10.B. Total "Ajustes anuales por Inversión en Vehículos y Otras Inversiones" (Importes en Euros Corrientes)

	Ajustes por Valor Residual y Puesta en Marcha (A)	Ajustes por Renovaciones Autobuses (B)	Ajustes por Inversión en SAE y Biliéticas en Autobuses (C)	Ajustes por Otras Inversiones (D)	Total "Ajustes Inversiones en Renovación de Vehículos y Otras Inversiones" (E= A+B+C+D)
2013		0	0		
2014		0	0		
2015					
2016					
2017					
2018					
2019					
2020					
2021					
2022					
Total					

11. Valor Residual proyectado del Concesionario

	Importe invertido/ pagado por el Concesionario	Suma de ajustes por inversiones devengadas (A)	Suma de ajustes por inversiones recibidos hasta fin de año 10 de contrato (B)	Valor Residual Proyectado: Importe pendiente de compensar a final año 10 de contrato (A-B)
Total Inversión en Valor Residual y Puesta en Marcha	(1)	(2)		0
Total Inversiones en Renovaciones Autobuses	(1)	(2)		
Total Inversión en SAE y Billéticas en Autobuses	(1)	(2)		0
Total de Otras Inversiones	(1)	(2)		0
Total Valor Residual Proyectado				

(1) Importe pagado por el concesionario según programa de inversiones de cada partida

(2) Suma total de ajustes por inversiones devengadas durante los 10 años de contrato

(3) Suma total de ajustes por inversiones recibidos por el concesionario hasta el final del año 10 de contrato

12.A. Ingresos (importes en Euros constantes de Enero de 2013)

	PPO (1) serv. Regular Turist. y Eventuales (A)	PPO (2) serv. PMRS (B)	Ajustes por Inversiones(3) (C)	PPS (A + B + C)	Valor Residual proyectado del Concesionario
2013					0
2014					0
2015					0
2016					0
2017					0
2018					0
2019					0
2020					0
2021					0
2022					0
Total					

(1) Debe ser calculada como el producto de los Km previstos en plan y el PPKmedio

(2) Debe ser coincidente con el producto del precio por hora y las horas anuales del cuadro 3C.

(3) Se corresponde con "E" de la tabla 11A

12.B. Ingresos (importes en Euros corrientes)

	PPO serv. Regular Turist. y Eventuales (A)	PPO serv. PMRS (B)	Ajustes por Inversiones (C)	PPS (A + B + C)	Valor Residual proyectado del Concesionario
2013					0
2014					0
2015					0
2016					0
2017					0
2018					0
2019					0
2020					0
2021					0
2022					0
Total					

(1) Se corresponde con "E" de la tabla 11B