**PROPUESTA DE MECANISMO DE COMPENSACIÓN.**

Las medidas adoptadas por la autoridad competente para afrontar la pandemia del COVID-19, mediante , entre otros:

* RD 463/2020,de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y los R.D. de prórroga del mismo.
* Orden de 14 de marzo de 2020, por la que se adoptan medidas preventivas de salud pública en la Comunidad Autónoma de Andalucía como consecuencia de la situación y evolución del coronavirus (COVID-19)

han comportado, desde mediado el mes de marzo, una limitación de la movilidad de las personas, el cese de la mayor parte de la actividad laboral y en particular de la escolar, la recomendación de no usar el transporte público colectivo, así como la imposición de una drástica reducción de los servicios de transporte y de la capacidad de uso de los vehículos, alterando, por razones de fuerza mayor, las condiciones del mercado de transporte y provocando la caída de la demanda de forma casi total ( en un entorno medio del 92%) y en consecuencia de los ingresos de las empresas prestadoras de este servicio público.

Por otro lado, las medidas adoptadas para acometer la denominada desescalada del proceso, han llevado, a la autoridad competente, a ordenar el restablecimiento del 80% al 100% de los servicios de la áreas urbanas y periurbanas y el 50% en servicios de media y larga distancia en las concesiones de transportes de uso general, en esta primera fase, manteniéndose no obstante muchas de las limitaciones citadas de modo y manera que la oferta de transporte disponible, desde el lunes 11 de mayo, es muy superior a la demanda de transporte, no solo por la lenta recuperación de la normalidad de dicha demanda, sino porque todavía se mantiene el estado de alarma y con ello restricciones horarias y territoriales a la libre circulación de las personas; en la ocupación de los autobuses y en el desarrollo de muchas actividades ( educativa, hostelera, turística, comercial; etc.) y todo ello, ha impactado y continuará impactando forma muy negativa en el equilibrio de estos servicios de transporte concesionados, que tal y como contempla la Consejería habrá de ser reestablecido mediante los mecanismo previstos en el pliego de condiciones de estas o en su caso en las normas disponibles o que se dicten a tal efecto.

Ante la imprevisión de los pliegos de un mecanismo que permita acometer de forma ágil y simple dicho reequilibrio habrá de acudirse a las previsiones de la LCSP, la cual establece en su artículo 239 ( en relación con los artículos 203 a 205 y 290) que en los casos e fuerza mayor, cuando no concurra una actuación imprudente del contratistas, este tendrá derecho a una indemnización por los daños y perjuicios, que se le hubieren producido en la ejecución del contrato - en este orden no cabe duda deben de reputarse fuerza mayor un fenómeno natural de efectos catastróficos, como puede ser la pandemia del COVID-19, por otra parte, así declarado ya en diversas disposiciones de rango legal- y muy especialmente a las del artículo 34.4 del RDL 8/2020, modificado por el RDL 17/2020, que establece expresamente que en los contratos públicos de concesión de servicios vigentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, celebrados por las entidades pertenecientes al Sector Público, la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado, las comunidades autónomas o la Administración local para combatirlo, a las que nos hemos referido anteriormente darán derecho al concesionario al restablecimiento del equilibrio económico del contrato mediante, según proceda en cada caso, la ampliación de su duración inicial hasta un máximo de un 15 por 100 o mediante la modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato.

Dicho reequilibrio, en todo caso, debe compensar a los concesionarios por la pérdida de ingresos y el incremento de los costes soportados, respecto a los previstos en la ejecución ordinaria del contrato de concesión de obras o de servicios durante en el período de duración de la situación de fuerza mayor creada por el COVID-19.

La aplicación de lo dispuesto en este apartado, cuando el órgano de contratación hubiera apreciado la imposibilidad de ejecución del contrato como consecuencia de la situación descrita o hubiese impuesto una forma de ejecución distinta de la prevista en el contrato, haría conveniente dictar una norma que en desarrollo de estas disposiciones fije un mecanismo ágil y sencillo a dicho fin ( evitando reclamaciones y la tramitación de farragosos y complejos expedientes, que necesariamente se dilatarían en el tiempo ) y para ello habrá de tenerse en cuenta la complejidad y diversidad de las explotaciones concesionales afectadas.

El reequilibrio de estos contratos, en general, es decir, la compensación de los perjuicios sufridos (en tanto dure la incidencia de la pandemia, esta situación de fuerza mayor), debería ser el resultado de aplicar un mecanismo sencillo, de fácil tramitación y control administrativo, que compense, por un lado, la caída del ingreso/km obtenido como resultado de su explotación en el último ejercicio, en función de los datos obrantes en la Administración en relación con el efectivamente obtenido en este periodo aplicado a todos los kilómetros efectivamente realizados y por otro lado, que compense la inmovilización de los vehículos, en relación con los kilómetros previstos en el proyecto y no realizados por las reducciones y limitaciones impuestas a raíz del COVID-19. Por conocido, no resulta necesario explicitar, que este ingreso/km es distinto en cada concesión atendiendo a sus características.

Con esta finalidad se propone el siguiente mecanismo:

**Compensación de concesiones V.**

C.1) Estos contratos serán objeto de reequilibrio/compensación mediante el abono de la cantidad resultante de multiplicar el número de kilómetros efectivamente realizados por el ingreso/km obtenido como resultado de su explotación en el último ejercicio, en función de los datos obrantes en la Administración, menos la recaudación efectivamente ingresada por venta de billetes, en los términos establecidos en la siguiente fórmula:

C.2) En todo caso se establecerá una compensación adicional con carácter fijo, correspondiente al 20% del ingreso/km obtenido como resultado de la explotación en el último ejercicio, en función de los datos obrantes en la Administración, al objeto de compensar la parte de inmovilización del/los vehículos, por el total de los kilómetros que, previstos en la referida explotación, hayan sido dejados de realizar, en los términos igualmente establecidos en la referida fórmula.

La compensación se obtendrá con la siguiente fórmula:

C.1) Cn = COn +CFn

COn = Kn \* P/k – Rn

Si el resultado de la fórmula es negativo, la compensación operativa será 0.

C.2) CFn = 20% \* P/k \* (Kt – Kn)

Cn = Importe a compensar en el mes n

Con = Compensación operativa mes n

CFn = Compensación fija mes n

Kn = Kms realmente realizados en el mes n

Kt = Kms totales del último ejercicio dividido entre 12 meses

P/k = Ingreso / Km de la concesión en el último ejercicio

Rn = Recaudación real del mes n