

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

**DEL COSTE PREVISTO PARA EL EJERCICIO 2026**

**DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMARCAL**

**Y DE LAS TARIFAS Y APORTACIONES PROPUESTAS**

**PARA SU FINANCIACIÓN**

---

Expte. 2025/PCD-EMORD/000005

## ÍNDICE

---

1.- OBJETO DEL INFORME.....	3
2.- CONSIDERACIONES PREVIAS .....	3
3.- ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL SERVICIO .....	3
4.- COSTE BRUTO DEL CONTRATO DEL SERVICIO.....	5
5.- COSTES ASUMIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN .....	9
6.- INGRESOS TARIFARIOS.....	10
7.- INGRESOS POR GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN.....	12
8.- AYUDAS ESTATALES POR REDUCCIÓN DE TARIFAS.....	13
9.- APORTACIONES GOBIERNO DE NAVARRA Y AYUNTAMIENTOS .....	13
10.- RESUMEN EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL EJERCICIO .....	14
11.- CONCORDANCIA CON LA PREVISIÓN DE PRESUPUESTOS DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA .....	14

## 1.- OBJETO DEL INFORME

El presente informe forma parte del expediente de modificación de la ordenanza reguladora de las prestaciones patrimoniales públicas no tributarias por el servicio de transporte urbano comarcal en que se regulan las tarifas a percibir de los usuarios para el ejercicio 2026 y que son coherentes con lo recogido en el proyecto de Presupuestos.

## 2.- CONSIDERACIONES PREVIAS

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ostenta la titularidad de las competencias relativas al transporte público regular de viajeros de uso general, tanto permanente como temporal, que discurre íntegramente en el ámbito de la comarca de Pamplona (en adelante Transporte Urbano Comarcal, o T.U.C.) (Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria), así como de las relativas a la ordenación y gestión unitaria del servicio de taxi en el Área Territorial de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi en la Comarca de Pamplona (Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi).

El servicio de Transporte Urbano Comarcal se presta en régimen de gestión indirecta. Hasta el ejercicio 2023 se ha prestado mediante concesión administrativa, si bien ese mismo ejercicio y de manera previa al vencimiento del contrato de concesión vigente, se procedió a la licitación para la prestación mediante contrato de servicio.

Como resultado de dicha licitación, el nuevo contrato fue adjudicado a la empresa TRANSPORTS CIUTAT COMTAL, S.A., anterior concesionaria del servicio. La fecha de inicio de este contrato quedó fijada en el 1 de enero de 2024 y con una duración de diez años, por lo que el ejercicio 2026 queda afectado de los mecanismos económicos en él establecidos y de los precios ofertados por la empresa contratista, descritos y aplicados en los apartados siguientes.

## 3.- ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL SERVICIO

La mayor parte de los costes del servicio residen en la operación y explotación del T.U.C. ejercidas por la empresa contratista, que cuenta para su financiación con los ingresos por la venta de títulos de transporte (tarifas aplicadas a los usuarios por la utilización del servicio) y por las subvenciones que le transfiere regularmente la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. El contrato de servicios establece que el importe de estas subvenciones se calcule de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$S = (C - I) \pm G$$

Donde:

S: Subvención o compensación neta a entregar a la contratista.

C: Coste ofertado del servicio, que a su vez se descompone en:

C<sub>O</sub>: Costes ofertados de operación.

C<sub>I</sub>: Costes de inversión.

I: Ingresos del servicio, que a su vez se descomponen en:

I<sub>T</sub>: Ingresos tarifarios.

I<sub>E</sub>: Otros ingresos del servicio (servicios especiales, etc.).

A<sub>IT</sub>: Ajuste a los ingresos tarifarios.

G: Incentivos y penalizaciones de gestión, que a su vez se descompone en:

G<sub>A</sub>: Incentivo por obtención de ingresos accesorios.

G<sub>CE</sub>: Incentivo/penalización por cumplimiento del nivel de calidad producida/entregada exigido.

G<sub>CP</sub>: Incentivo/penalización por cumplimiento del nivel de calidad del servicio percibido por la persona usuaria.

A los efectos de este estudio, y con los matices y ajustes que procedan, los costes de operación y explotación del T.U.C. asumidos por la contratista se asimilan al “Coste ofertado del servicio” al que hace referencia la fórmula anterior, al que se le añaden los incentivos de gestión. En adelante, para evitar confusiones, a este “Coste ofertado del servicio” más incentivos de gestión, lo llamaremos “Coste Bruto del Contrato del Servicio”.

El coste de explotación del servicio se completa con determinados costes de planificación, gestión y control que son asumidos por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y que tienen reflejo en su Presupuesto.

En cuanto a la financiación del servicio, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Foral 8/1998, los principales recursos son los procedentes de las tarifas pagadas por los usuarios y de las aportaciones de las administraciones concernidas (Gobierno de Navarra y ayuntamientos incluidos en el ámbito del servicio), complementados en una muy pequeña parte por diversos ingresos cuyo titular es la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (tasas por actuaciones administrativas, etc....) y que, al igual que los gastos asumidos por la Administración, tienen reflejo directo en sus presupuestos (no así los ingresos por tarifas, que son titularidad de la contratista).

En definitiva, el equilibrio económico del servicio para un periodo concreto vendría dado por la igualdad:

*Coste Bruto del Contrato del Servicio + Costes asumidos por la Administración = Ingresos por tarifas + Aportaciones públicas + Ingresos por gestión de la Administración*

Los siguientes apartados desarrollan las previsiones existentes para cada uno de estos términos, al objeto de concluir sobre su adecuación y equilibrio.

Como ya hemos señalado en el apartado de consideraciones previas, estas previsiones se han elaborado con los costes y oferta del actual contrato de servicios.

#### 4.- COSTE BRUTO DEL CONTRATO DEL SERVICIO

Tal y como se describe en el apartado anterior, el Coste Bruto del Contrato del Servicio (**CBES**) resultaría de esta suma:

$$\text{CBES} = C_o + C_i + G_A \pm G_{CE} \pm G_{CP}$$

El coste ofertado de operación resulta a su vez de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$C_o = C_K * K + C_H * H$$

Donde:

**C<sub>K</sub>**: Es el coste unitario ofertado por BusxKilómetro útil, que resulta a su vez de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$C_K = B_a \times P_a + B_b \times P_b + B_c \times (P_c + 0,1771 \times P_a) + B_d \times P_d + P_e$$

Siendo:

- B<sub>a</sub>**: Es el coeficiente de participación en el total de la flota de los buses propulsados principalmente por gasoil: los clasificados como “diésel” o “híbridos diésel-eléctricos”. Este coeficiente se calcula para cada liquidación anual y es el cociente entre la flota media del periodo de autobuses de gasoil y la flota media del periodo del conjunto de buses, entendiendo por flota media del periodo la semisuma simple del número de autobuses de cada clase adscritos al servicio al inicio del periodo y del respectivo número de autobuses adscritos al servicio al final del periodo.
- B<sub>b</sub>**: Es el coeficiente de participación en el total de la flota de los buses propulsados principalmente por gas GNC con certificado de origen renovable, y está sujeto a las mismas reglas de cálculo que **B<sub>a</sub>** aplicadas a la flota media del periodo de autobuses de gas GNC con certificado de origen renovable.
- B<sub>c</sub>**: Es el coeficiente de participación en el total de la flota de los buses propulsados principalmente por electricidad con carga rápida y certificado de origen renovable, y está sujeto a su vez a las mismas reglas de cálculo que **B<sub>a</sub>** aplicadas a la flota media del periodo de autobuses eléctricos de carga rápida y certificado de origen renovable.
- B<sub>d</sub>**: Es el coeficiente de participación en el total de la flota de los buses propulsados principalmente por electricidad con carga lenta y certificado de origen renovable, y está sujeto igualmente a las mismas reglas de cálculo que **B<sub>a</sub>** aplicadas a la flota media del periodo de autobuses eléctricos de carga lenta y certificado de origen renovable.

En todo caso, la suma de los coeficientes  $B_a$ ,  $B_b$ ,  $B_c$  y  $B_d$  ha de ser siempre 1.

$$B_a + B_b + B_c + B_d = 1$$

- P<sub>a</sub>:** Es el “precio por Bus-gasoilxKilómetro útil”. Deberá ser ofertado por la licitadora y responde básicamente a los costes del combustible de los autobuses propulsados principalmente por gasoil: los clasificados como “diésel” o “híbridos diésel-eléctricos”.
- P<sub>b</sub>:** Es el “precio por Bus-gas GNC de origen renovablexKilómetro útil”. Deberá ser igualmente ofertado por la licitadora y responde básicamente a los costes del combustible de los autobuses propulsados principalmente por gas GNC con certificado de origen renovable.
- P<sub>c</sub>:** Es el “precio por Bus-electricidad carga rápida de origen renovablexKilómetro útil”. Deberá ser igualmente ofertado por la licitadora y responde básicamente a los costes del combustible de los autobuses propulsados principalmente por electricidad con carga rápida y certificado de origen renovable.
- P<sub>d</sub>:** Es el “precio por Bus-electricidad carga lenta de origen renovablexKilómetro útil”. Deberá ser igualmente ofertado por la licitadora y responde básicamente a los costes del combustible de los autobuses propulsados principalmente por electricidad con carga lenta y certificado de origen renovable.
- P<sub>e</sub>:** Es el “precio por Bus-otros costesxKilómetro útil”. Deberá ser también ofertado por la licitadora y se entenderá que incluye la estimación del resto de costes variables por BusxKilómetro útil de servicio, así como la repercusión que corresponda de los costes fijos:
- Lubricantes y grasas
  - Neumáticos
  - Reparaciones y repuestos
  - Reposición de baterías de almacenamiento de energía para propulsión
  - Otros costes asociados

**K:** Es el número de BusxKilómetros útiles efectivamente recorridos en el periodo a liquidar.

**C<sub>H</sub>:** Es el coste unitario ofertado por BusxHora útil, que resulta a su vez de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$C_H = (P_f + P_g)$$

Siendo:

- P<sub>f</sub>:** Es el “precio por Bus-conducciónxHora útil”. Deberá ser ofertado por la licitadora y responde básicamente a los costes derivados del personal de conducción.
- P<sub>g</sub>:** Es el “precio por Bus-otros costesxHora útil”. Deberá ser también ofertado por la licitadora y se entenderá que incluye la estimación del resto de costes variables por hora de servicio, así como la repercusión que corresponda de los costes fijos:
- Seguros

- Otros costes asociados

**H:** Es el número de BusxHoras útiles efectivamente realizadas por los vehículos en el periodo a liquidar.

Las previsiones sobre la extensión del servicio para 2026, incluidas las variaciones previstas tales como la mejora del servicio nocturno, la adaptación de oferta a la demanda y a las condiciones del tráfico en la ciudad, así como la parte proporcional de refuerzos, sobre la base del actual dimensionamiento del servicio y en condiciones de prestación normal del servicio, arrojan estos valores:

<b>H 2026:</b>	718.639,30	BusxHoras útiles
<b>K 2026:</b>	9.041.489,633	BusxKilómetros útiles

Los coeficientes de participación en el total de la flota por tipología de propulsión aplicable a 2026 se ha estimado en:

<b>B<sub>a</sub></b> (gasoil):	55,62%%
<b>B<sub>b</sub></b> (GNC):	28,99%%
<b>B<sub>c</sub></b> (electricidad de carga rápida):	3,55%%
<b>B<sub>d</sub></b> (electricidad de carga lenta):	11,83%%

Los precios aplicables a estos parámetros (Pa, Pb, Pc, Pd, Pe, Pf y Pg), que parten de la oferta realizada por el adjudicatario del contrato, son actualizados anualmente de acuerdo con las estipulaciones del Pliego y con base en la evolución de los siguientes precios e índices:

- precio de los diferentes carburantes de aplicación al contrato (gasoil y GNC)
- índice medio nacional de la electricidad
- índice ponderado de precios de Componentes básicos de costes para las fórmulas tipo de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera según el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero (Costes de mantenimiento de vehículos - mano de obra; Costes de mantenimiento de vehículos – repuestos; Componente básico de Costes de neumáticos)
- variación de la retribución del personal al servicio del sector público
- IPC general

El Pliego del nuevo contrato establece que la revisión de los precios se realizará con periodicidad anual según la variación de los índices anteriores correspondientes al mes de diciembre inmediatamente anterior al inicio del ejercicio en el que se ha de aplicar la revisión y con respecto a los correspondientes a la fecha de adjudicación del contrato, siempre que la adjudicación se produzca en el plazo de tres meses desde la finalización del plazo de presentación de ofertas, o respecto a la fecha en que termine dicho plazo de tres meses si la adjudicación se produce con posterioridad. Dado que se produjo la segunda de las condiciones, la fecha respecto a la cual se realizará la revisión de los precios es octubre de 2023. Por lo tanto,

la revisión de precios en 2026 se realizará aplicando a los precios originales ofertados por la adjudicataria la variación de los índices anteriores entre diciembre de 2025 y octubre de 2023.

Atendiendo a la evolución los precios e índices antes mencionados y previsiones de estos a diciembre de 2025, se han calculado los siguientes coeficientes de actualización de precios:

Coeficiente actualización Diésel:	0,8862
Coeficiente actualización GNC con GdO:	1,2251
Coeficiente actualización electricidad:	1,0349
Coeficiente actualización salarios:	1,0800
Coeficiente actualización componentes básicos:	1,0489

Los precios resultantes en euros previstos para 2026 son:

$P_a$ (diésel Km. útil):	0,5176
$P_b$ (gas Km. útil):	1,5543
$P_c$ (electricidad carga rápida Km. útil):	0,4482
$P_d$ (electricidad carga lenta Km. útil):	0,3538
$P_e$ (otros Km. útil):	0,4335
$P_f$ (personal Hora útil):	36,7538
$P_g$ (otros Hora útil):	4,1926

Bajo estas previsiones, los costes unitarios a aplicar serían:

<b>C<sub>k</sub> 2026:</b>	1,2331 euros/ BusxKilómetro útil
<b>C<sub>H</sub> 2026:</b>	40,9464 euros/ BusxHora útil

Los costes de inversión y financiación obedecen en su mayor parte a inversiones ya realizadas y valoradas, por lo que se calculan con un elevado grado de certidumbre en 6.667.873,30 euros. Las principales inversiones corresponden a la flota existente y renovación de esta, la renovación tecnológica, las instalaciones de gas natural y las instalaciones para la electrificación de la flota y la implantación de baños en cabecera.

Por la experiencia de años anteriores unido a las exigencias establecidas en el Pliego del nuevo contrato, el conjunto de incentivos y penalizaciones arrojarían un saldo a en contra del contratista de -486.897,04 euros.

Por todo lo cual:

Total Kilómetros "K"	9.041.489,633
Coste BusxKilómetro útil. "C <sub>k</sub> "	1,2331
<hr/>	
Total coste kilómetros "C <sub>k</sub> * K"	11.149.060,87
<hr/>	
Total Horas "H"	718.639,30

Coste BusxHora útil "P <sub>H</sub> "	40,9464
Total coste horas "P <sub>H</sub> * H"	29.425.692,07
<b>TOTAL COSTE OPERACIÓN</b>	<b>40.574.752,94</b>
Inversión y financiación	6.667.873,30
Incentivos y penalizaciones	-486.897,04
<b>COSTE BRUTO CONTRATO DEL SERVICIO</b>	<b>46.755.729,20</b>

Sobre el Coste Bruto del Contrato del Servicio habría que realizar un ajuste de naturaleza temporal. De acuerdo con las estipulaciones del Pliego, una doceava parte de la subvención que se estima habría que transferir a la operadora por el conjunto del ejercicio se difiere a una liquidación final a tramitar a ejercicio cerrado y bien entrado el siguiente por lo que el saldo resultante de la liquidación final se considera coste presupuestario del ejercicio siguiente; por contra, cada ejercicio ha de soportar como coste el resultante de la liquidación del ejercicio precedente. Por ello, el Coste Bruto del Contrato del Servicio imputable al ejercicio 2026 resultaría en:

<b>COSTE BRUTO CONTRATO DEL SERVICIO</b>	<b>46.755.729,20</b>
(-) Liq. ejercicio actual a realizar en siguiente	-1.450.927,11
(+) Liq. ejercicio anterior a realizar en actual	1.985.740,54
<b>COSTE BRUTO AJUSTADO CONTRATO DEL SERVICIO</b>	<b>47.290.542,63</b>

## 5.- COSTES ASUMIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN

Tal y como se ha indicado, tienen su reflejo directo en los Presupuestos para 2026 de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y se corresponden con las siguientes aplicaciones presupuestarias:

4411-2200201	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Adquisición, desarrollo y mantenimiento software	5.000,00
4411-2219901	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Suministro tarjetas recarga transporte	31.944,00
4411-2230001	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Servicio de transporte a demanda Centro Penitenciario	61.057,24
4411-2230002	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Servicio de transporte a demanda Aeropuerto	117.031,14
4411-2260202	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Programa de comunicación transporte comarcal	89.000,00
4411-2260400	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Jurídicos, contenciosos	2.500,00
4411-2269903	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Cuotas UITP - Int. Assoc. of Public Transp.	4.534,46
4411-2270299	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Otras valoraciones y peritajes	3.232,80
4411-2270602	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Acciones mejora velocidad comercial	10.000,00
4411-2270604	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Estudio y gestión transporte	50.000,00
4411-2270605	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Estudios de movilidad	50.000,00

4411-2270607	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Estudios y encuestas de satisfacción	56.987,05
4411-2270609	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Estudios nuevas cocheras	110.000,00
4411-2270802	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Servicio recarga tarjetas TUC	866.308,74
4411-2273002	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Servicios de planificación y control TUC	983.525,86
4411-2273003	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Servicios gestión medio de pago TUC	504.273,65
4411-2279901	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Programa de educación escolar	30.000,00
4411-2400001	Transporte colectivo urbano de viajeros. - Publicaciones y presentaciones	5.518,00
4411-7500001	Transporte colectivo urbano de viajeros. – A CFN para ac. mejora velocidad comercial	20.000,00
4411-7622001	Transporte colectivo urbano de viajeros. – A Aytos. para ac. mejora velocidad comercial	20.000,00
4412-2260201	Otro transporte de viajeros. - Información y promoción servicio taxi	50.000,00
4412-2260400	Otro transporte de viajeros. - Jurídicos, contenciosos	2.500,00
4412-2270608	Otro transporte de viajeros. - Estudios y encuestas satisfacción taxi	19.723,00
4412-2270801	Otro transporte de viajeros. - Agencia ejecutiva	1.000,00
4412-2273004	Otro transporte de viajeros. - Servicios control y administración taxi	315.419,98
4412-4790001	Otro transporte de viajeros. - Ayudas mejora del servicio de eurotaxi	60.000,00
4412-7700002	Otro transporte de viajeros. - Ayudas Taxi vehículos ecológicos	10.000,00
4412-7700003	Otro transporte de viajeros. - Ayudas Taxi mejora de la seguridad	10.000,00
<b>COSTES ASUMINDOS POR LA ADMINISTRACIÓN</b>		<b>3.489.555,92</b>

## 6.- INGRESOS TARIFARIOS

La propuesta de tarifas para 2026 supone un incremento en torno al 2,5% (la aplicación de redondeos al céntimo provoca desviaciones) con respecto a las tarifas de 2025 aprobadas (BON nº 261 de 26 de diciembre de 2024), previamente a las reducciones transitorias de las tarifas a usuarios habituales aplicadas durante el año 2024 en virtud del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero. De esta forma, tenemos:

Tipo de billete	Euros/Viaje 2025	Reducción transitoria 1er sem. 2025	Reducción transitoria 2º sem. 2025	Euros/Viaje 2026
Billete sencillo	<b>1,65</b>	1,65	1,65	<b>1,70</b>
Billete sencillo, especial San Fermín	<b>1,95</b>	1,95	1,95	<b>2,00</b>
Títulos Monedero	Euros/Viaje 2025	Reducción transitoria 1er sem. 2025	Reducción transitoria 2º sem. 2025	Euros/Viaje 2026
Tarifa general diurna	<b>0,83</b>	0,42	0,50	<b>0,85</b>

Tipo de billete	Euros/Viaje 2025	Reducción transitoria 1er sem. 2025	Reducción transitoria 2º sem. 2025	Euros/Viaje 2026
Tarifa general nocturna	<b>1,21</b>	0,61	0,73	<b>1,24</b>
Tarifa Especiales tipo B y E - Personas mayores de 65 años  - Personas con discapacidad (primer acompañante gratis)	<b>0,39</b>	0,20	0,23	<b>0,40</b>
Tarifa Especial tipo C - Personas integrantes de familias numerosas o familias monoparentales	<b>0,59</b>	0,30	0,35	<b>0,60</b>
Tarifa Especial tipo F - Personas en situación de exclusión social	<b>0,21</b>	0,11	0,12	<b>0,22</b>
Tarifa Especial tipo I - Infantil entre 5 y 14 años, ambos inclusive	-	0,00	0,00	<b>0,85</b>
Billete transbordo	<b>0,00</b>	0,00	0,00	<b>0,00</b>
Títulos Temporales	Euros/título 2025	Reducción transitoria 1er sem. 2025	Reducción transitoria 2º sem. 2025	Euros/título 2026
Tarifa general 30 días	<b>35,45</b>	17,73	21,27	<b>36,34</b>
Tarifa especial tipo J 30 días (joven; hasta 30 años inclusive)	<b>28,35</b>	14,18	14,18	<b>29,06</b>
Tarifa especial tipo C 30 días (familias numerosas o monoparentales)	<b>24,95</b>	12,48	14,97	<b>25,57</b>

Se incluye en la anterior tabla, a título meramente informativo, las tarifas operativas a lo largo de 2025 como resultado de las reducciones transitorias de tarifas aplicada a títulos monedero y títulos temporales.

La aplicación de las tarifas para 2026 sobre la previsión de demanda total para ese mismo ejercicio contemplada en el Pliego de contratación del servicio y considerando las previsiones de viajes por usos calculadas a partir de la evolución observada, da lugar a la siguiente estimación de ingresos:

TIPO DE TARIFA	% uso	Viajeros estimados 2026	Tarifa con IVA EUROS	Ingresos estimados 2026 (con IVA)
Sencillo	3,60%	1.506.624	1,70	2.561.260,80 €
Sencillo San Fermín	0,54%	225.994	2,00	451.988,00 €
Monedero general diurna	33,92%	14.195.748	0,85	12.066.385,80 €

TIPO DE TARIFA	% uso	Viajeros estimados 2026	Tarifa con IVA EUROS	Ingresos estimados 2026 (con IVA)
Monedero general nocturna	1,63%	682.166	1,24	845.885,84 €
Especiales tipo B y E	12,28%	5.139.263	0,40	2.055.705,20€
Acompañante especial tipo E	0,13%	54.405	0,00	0,00 €
Especial tipo C	5,00%	2.092.534	0,60	1.255.520,40 €
Especial tipo F	8,25%	3.452.680	0,22	759.589,60 €
Especial tipo I	6,00%	2.511.040	0,85	2.134.384,22 €
Transbordo	8,70%	3.641.008	0,00	0,00 €
Promoción	0,10%	41.851	0,60	25.110,60 €
Temporal general 30 días	8,00%	3.348.054	36,34	1.669.677,64 €
Temporal tipo J 30 días	9,60%	4.017.664	29,06	2.152.445,14 €
Temporal tipo C 30 días	2,25%	941.640	25,57	409.656,97 €
		<b>41.850.671</b>		<b>26.387.610,21 €</b>
		<b>Ingresos estimados 2025 (sin IVA)</b>		<b>23.988.736,55 €</b>

## 7.- INGRESOS POR GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN

Al igual que sucede con los gastos asumidos por la Administración, tienen su reflejo directo en los Presupuestos para 2026 de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y se corresponden con las siguientes partidas de ingresos:

3250001	Expedición y tramitación de documentos	18,00
3250002	Expedición tarjetas recarga transporte	100.000,00
3292001	Ingresos licencias taxi	287.444,40
3292002	Transmisión licencias	43.281,00
3292003	Visado de licencias	1.890,00
3292021	Autorización conductor asalariado	1.386,00
3292022	Autorización emisoras de radio-taxi	20,00
3292023	Autorización vehículos	2.520,00
3919001	Multas TUC	1.301,00
3921100	Recargo de apremio multas	48,20
3921200	Otros recargos	5,00
5200201	Intereses cta recarga tarjetas TUC	60.000,00
5500001	Canon publicidad marquesinas TUC	230.000,00
7622005	Otros ingresos (convenios con Administración)	60.000,00
	<b>INGRESOS GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN</b>	<b>787.913,60</b>

## 8.- AYUDAS ESTATALES POR REDUCCIÓN DE TARIFAS

El pasado 12 de febrero de 2025, el Congreso de los Diputados adoptó la Resolución por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad.

En este Real Decreto se establecieron dos periodos diferenciados para la solicitud, sistemática de justificación y pago de las ayudas correspondientes:

- Primer semestre de 2025: aplica prórroga del 1 al 22 de enero y el restablecimiento hasta el 30 de junio de 2025 de las ayudas directas al transporte de viajeros del Real Decreto-ley 8/2023. Estas ayudas fueron concedidas definitivamente y materializadas en agosto de 2025.
- Segundo semestre de 2025: manda el marco regulador contemplado en el RDL 1/2025, con aplicación a partir del 1 de julio y hasta el 31 de diciembre de 2025, y en particular en la Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, por la que se convoca la concesión de determinadas ayudas directas al transporte terrestre de viajeros, previstas en el Capítulo I del Título II del mencionado RDL. Desde la Mancomunidad se ha procedido a presentar la solicitud de estas ayudas en plazo para tener derecho al anticipo previo a la liquidación final, a realizar en 2026.

Atendiendo a la citada Resolución, el importe de la liquidación de las ayudas directas al transporte de viajeros para el segundo semestre de 2025 y a recibir en 2026, se ha estimado en 1.832.173,30 €, que tienen su reflejo directo en los Presupuestos para 2026 de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en la partida de ingresos 4209005 – *Ayudas directas transp. RDL 1/2025*.

## 9.- APORTACIONES GOBIERNO DE NAVARRA Y AYUNTAMIENTOS

Aunque por razones de desarrollo expositivo se recogen en este apartado, previo al cuadro final, estas aportaciones se calculan en el momento final del análisis puesto que son las que, una vez comprobado que las tarifas propuestas y los ingresos previstos por su aplicación no superan los límites establecidos en la vigente redacción de la Ley Foral 8/1998, han de equilibrar el déficit que de otra manera sufriría la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en el ejercicio de estas competencias.

Con todo ello, las aportaciones previstas para 2026, que tienen también su reflejo en el estado de ingresos del presupuesto de la Mancomunidad, son las siguientes:

4508001	Aportaciones Gobierno Navarra transporte	15.711.328,81
4622001	Aportaciones Ayuntamientos transporte	8.459.946,29
	<b>TOTAL APORTACIONES ADMINISTRACIONES</b>	<b>24.171.275,10</b>

## 10.- RESUMEN EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL EJERCICIO

Como resumen de todo lo anterior:

COSTE BRUTO AJUSTADO CONTRATO DEL SERVICIO	47.290.542,63
COSTES ASUMIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN	3.489.555,92
<b>TOTAL COSTES SERVICIO 2026</b>	<b>50.780.098,55</b>
<hr/>	
INGRESOS POR TARIFAS	23.988.736,55
INGRESOS GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN	787.913,60
AYUDAS ESTATALES POR REDUCCIÓN DE TARIFAS	1.832.173,30
<b>TOTAL APORTACIONES ADMINISTRACIONES</b>	<b>24.171.275,10</b>
<b>TOTAL FINANCIACIÓN SERVICIO 2026</b>	<b>50.780.098,55</b>

En este resumen queda evidenciado el equilibrio entre los costes previstos del servicio y de los recursos calculados para su financiación. Y en particular se evidencia igualmente el hecho de que las tarifas propuestas para el servicio, aun cuando comportan un incremento del 2,5% con respecto a las aprobadas inicialmente para 2025, cubren un 47,74% del coste bruto ajustado del servicio, quedando por debajo del límite del 50% impuesto por la Ley Foral 8/1998.

## 11.- CONCORDANCIA CON LA PREVISIÓN DE PRESUPUESTOS DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA

En los apartados anteriores se muestra el reflejo presupuestario de las aportaciones públicas, de los ingresos por gestión de la Administración y de los gastos de gestión, planificación y control asumidos por la Mancomunidad.

La única aplicación presupuestaria a la que no se ha hecho referencia hasta este momento es la destinada a soportar los pagos periódicos a la operadora en concepto de subvenciones corrientes, con la siguiente previsión para 2026:

4411-4720001	Transporte colectivo urbano de viajeros / Transferencias transporte público	23.301.806,08
--------------	---	---------------

La cantidad consignada para 2026 resulta del saldo de los ítems anteriores:

COSTE BRUTO AJUSTADO CONTRATO DEL SERVICIO	47.290.542,63
Menos: INGRESOS POR TARIFAS	-23.988.736,55
<b>TRANSFERENCIAS A LA OPERADORA</b>	<b>23.301.806,08</b>

Pero además viene a equilibrar exactamente las partidas de gastos e ingresos de la previsión del Presupuesto 2026 de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona que guardan relación con el Transporte Público:

Costes asumidos por la Administración	3.489.555,92
Transferencias a la operadora	23.301.806,08
<b>TOTAL GASTOS PRESUPUESTARIOS</b>	<b>26.791.362,00</b>
Ingresos gestión de la Administración	787.913,60
Ayudas estatales por reducción de tarifas	1.832.173,30
Total aportaciones Administraciones	24.171.275,10
<b>TOTAL INGRESOS PRESUPUESTARIOS</b>	<b>26.791.362,00</b>

En Pamplona, a fecha de firma.

**Jesús Velasco Pérez**

Director Área de Transporte  
*Garraio Arloko zuzendaria*  
 Servicios de la Comarca de Pamplona, S.A.  
*Iruñerriko Zerbitzuak E.A.*

**M. Paz Alvero Jiménez**

Técnica de Transporte  
*Garraio teknikaria*  
 Servicios de la Comarca de Pamplona, S.A.  
*Iruñerriko Zerbitzuak E.A.*

*(Documento firmado electrónicamente)*