

RESPUESTA PREGUNTA 10

PREGUNTA

Teniendo intención de licitar al Concurso de Concesión del Transporte Urbano, nos gustaría que nos aclarasen las siguientes cuestiones en relación al Pliego de Cláusulas Administrativas y Técnicas que regulan la licitación y con base a lo establecido en la Cláusula Décima de PCAP del mismo:

1.- Vemos tanto en la literalidad del el Anexo de Estudio económico q sirve de base para fijar el precio de contrato que se contemplan una serie de gastos de explotación y otros tales como los financieros para adquisición de la flota a renovar. No vemos donde se contempla, ya como coste de explotación (no en sentido contable) ya mediante cualquier otra vía, la amortización de los nuevos vehículos a adquirir por el concesionario. ¿Podrían aclararnos como se prevé resarcir este coste al concesionario que, vemos del estudio económico, que si se supone soporta los gastos de su financiación? En este mismo sentido, del tenor literal del Pliego, tampoco somos capaces de encontrar quien y como asumirá los costes de amortización pendientes al final de la concesión o conforme a que parámetro económico se calculará su valor en dicho momento y como será resarcido al concesionario en el momento de reversión o si los mismos serán desafectados del servicio a su término.

2.- Vemos que, en definitiva, el precio del contrato se retribuye al concesionario garantizándole el que oferte por el número de unidades de Kilómetros útiles recorridos lo cual, salvo error, implica que tal pago está sujeto a IVA; en este sentido no somos capaces de encontrar en el tenor literal del mismo en qué punto del Pliego se contempla el IVA correspondiente que ha de soportar la Administración según la Ley de Contratos del Sector Público por el que Pliego se rige de su tenor literal.

3.-No somos capaces de ver como se recoge en el Pliego la evolución de costes del precio contrato, de no existir, no debería haberse contemplado tal circunstancia debidamente ponderada en el cálculo de costes que sirve de base del precio para que las ofertas en ningún modo sean anormales o desproporcionadas, atendiendo a la duración del contrato y se garantice la continuidad de la prestación del servicio.

4. También referido al precio del contrato, pero ahora de cara a como el mismo opera como criterio de adjudicación y, en este mismo sentido, respecto al canon por publicidad, se señala en el Pliego que se dará el máximo de puntos previstos en cada uno de esos apartados a la mejor de las ofertas presentadas y cero a las que no oferten mejoras (menos precio, más canon) que la cantidad señalada en el pliego valorándose el resto de ofertas de forma directamente proporcional; dado que no parece aplicable una regla de tres por ser el inferior de los parámetros cero, que método, ya que no resulta explicitado, hemos de entender que se empleará

para adjudicar de forma directamente proporcional la puntuación a las ofertas intermedias en cada caso.

5.- También en relación a la valoración de criterios evaluables automáticamente, la cláusula 13 del Pliego de Administrativas se indica que está establecida como referencia en 60 min. y que podrá ser mejorada en tramos de 5 minutos, aplicada individualmente para cada línea y que la puntuación máxima a obtener será de 6 puntos, otorgando un punto por cada 5 minutos De esta forma para obtener los seis puntos hay que mejorar la frecuencia en 30 minutos (5 min. x 6 puntos) ¿Atendiendo al tenor del Pliego, cómo se puede materialmente obtener el máximo de puntos en las líneas que tengan una frecuencia inicial de 30 min puesto que es imposible reducirlas a cero minutos? Si esto es así y más tarde se otorga una puntuación media a la obtenida por líneas ¿no es imposible materialmente obtener la puntuación máxima para este criterio?.

6.- ¿Cuál es el importe de adjudicación del contrato a los efectos del aval definitivo? ¿Debemos entender que es el que resulte de aplicar el precio kilómetro ofertado por número de Kilómetros anuales de la oferta, todo ello multiplicado por los 10 años más los 5 de prórroga?

7.- En relación a la formulación de la propuesta técnica que se pide literalmente al licitador en el Pliego ¿Debemos entender por servicio permanente sobre el que se ha de realizar la misma únicamente el relativo a las 18 líneas que se indican en el modelo de propuesta económica del sobre 3 o sobre las 25 que dice el Pliego en el punto 2 del apartado Servicio Permanente de la segunda de las Clausulas numeradas como IV (página 34 PTT) actualmente se realizan?. En el mismo sentido, ¿debemos entender que el compromiso de viajeros que se pide se refiere solo a las 18 citadas o sobre las 25? De ser en uno o ambos caso 25, ¿cuál es el motivo de que se excluya de la proposición económica las líneas 1A, 3AE, 4E, 5E, 6E, 8E, 9E y 11E?.

8. Salvo error, existe discrepancia entre los datos que resultan del tenor literal de Pliego, en relación a alguna de las líneas que se incluyen en el mismo y los que se incluyen en cuanto a las frecuencias que se señalan para las mismas en la tabla de su Anexo y la de los horarios que se consignan para ellas ¿a qué se debe tal diferencia? Viendo por ejemplo, la línea 11 ¿A qué dato de las dos tablas referidas debemos estar para presentar las ofertas?.

9.- Dentro del punto VII del PPT en el apartado 5 de la cláusula VII se indica que los horarios detallados, los intervalos, nº de expediciones, tiempos, nº de vehículos, ... serán objeto de oferta por los licitadores ¿Dentro de que sobre hay que incluir dicha oferta toda vez que según indica literalmente el PCAP el sobre 3 debe de ajustarse "exclusivamente" al modelo que se indica (es decir que introducir otros datos es causa automática de exclusión)y si esta oferta se incluye en el sobre 2 de

propuesta técnica evaluable por criterios no automáticos, se estaría dando información sobre la frecuencia que es un apartado puntuable en el sobre 3.

Por otra parte ¿esta definición del servicio es sobre las 18 líneas recogidas en la proposición económica o sobre las 25 que figuran en la tabla del anexo de líneas?

10- ¿En que sobre, para evitar ser excluidos de la licitación, hay que incluir las características técnicas que se ofertan para los vehículos nuevos a incorporar cuando alguna de ellas es objeto de evaluación por criterios automáticos/ no automáticos?

11.- En la proposición económica, dado que en el anexo correspondiente del pliego se incluyen unas concretas circunstancias al respecto ¿las características de potencia y plazas PMR de los vehículos son una propuesta de futuro a la hora de ofertar el precio? ¿Dependen del plan de renovación de la flota? De ser así, ¿Cuándo sería de aplicación? ¿Sería a medida de que se incorporen las nuevas unidades?

12. Como no lo precisa el tenor literal del Pliego y dado que su coste no se incluye en el Anexo económico ¿El equipamiento embarcado y los de sustitución, (equipamiento fijo, control del sistema de pago, SAE, ...), incluyendo las canceladoras, lo suministra el Ayuntamiento?

13.- En el PTT, Clausula XXIV, punto 2. Índice de calidades dos autobuses aunque se establece un mínimo \geq (mayor o igual) o 90 % que, para valorar la oferta individual y luego ser referencia en el contrato, se sustituirá por el ofertado por el licitador ha de ser mejorado. Cual es y/o como se mide el máximo del 100 % a ofertar, y, por ejemplo, el 96% de factores como limpieza, calidad y conservación, entre otros.

14.- En lo referente a la acreditación de solvencia económica, ¿Qué se hemos de entender por “resultado global positivo” que no es un concepto económico definido y no se define en el pliego?

15.- A la hora de establecer los límites de extensión de la presentación de la documentación relativa a los criterios no evaluables automáticamente ya que el Pliego no lo especifica y dada la trascendencia que si establece para su incumplimiento ¿Por páginas hemos de entender que el Pliego se refiere a hojas que pueden cumplimentarse por sus dos caras o solo por una? ¿Hemos de entender que en ese límite se incluye también los folios destinados al resumen ejecutivo? En el caso de que se opte por separar o encabezar con carátula la documentación y/o sus apartados por carátulas con simple título o descripción del contenido que las sigue y/o efectuar índices ¿se entiende que dichas carátulas y/o índices han de computarse a efectos de cómputo de 100 páginas?.

16.- El precio km. unitario que se ha de ofertar para ser objeto de valoración por el pliego hasta el máximo de 51 puntos, y ya que el mismo no lo aclara, ha de referirse a las líneas y número de autobuses establecidos en el mismo o debe de ser el resultante de las concretas líneas ofertadas por el licitador con las frecuencias, horarios, nº de vehículos, expediciones, etc.... que ha de ser objeto de aprobación por el órgano de contratación posterior?

17.- Tal precio económico a ofertar para tal valoración debe incluir las consecuencias económicas del plan de renovación de flota que resulten del plan de mejora de renovación de flota del licitador, o tal apartado ha de ser considerado por el mismo solo a la hora de proponer tal mejora de renovación y no en el precio a ofertar?

18.- Preguntas relacionadas y todas ellas referidas al punto 2 del apartado:
VIXESIMO CUARTA.- PAGAMENTO. SISTEMA DE REGULACIÓN DA FACTURACIÓN.

CUESTIÓN 1:

¿Qué valor de referencia toma el parámetro 3 “DE REGULACION DA FACTURACION (Sistema bonus-malus)?:

3.- % de disponibilidad respecto os valores ofertados (0.75%)”?

CUESTIÓN 2:

- a) ¿Qué valor de referencia toma el parámetro 3 “*DE REGULACION DA FACTURACION (Sistema bonus-malus)*?: 5.- *Calidade na información respecto os valores ofertados (0,15%)*”?
- b) Si la respuesta a esta pregunta fuera el “*Índice de calidade da información (IICI)*.” recogido en el apartado *XXIV- REQUISITOS DE CALIDADE DO SERVIZO*,

¿Cómo se aplica la variabilidad del rango para el cálculo del Bonus-Malus del +/- 30% ya que el requisito mínimo se sitúa en el 90%, y por tanto la mejora únicamente podría ser un 10% superior al valor inicial? “

CUESTIÓN 3:

- a) ¿Qué valor de referencia toma el parámetro 6 *DE REGULACION DA FACTURACION (Sistema bonus-malus)*? “6.- *Tratamiento de incidencias respecto os valores ofertados (0,15%)*”?

b) Si la respuesta a esta pregunta fuera el “**Índice de calidad do tratamento das reclamações (IICR)**.” del apartado **XXIV- REQUISITOS DE CALIDADE DO SERVIZO**,

¿Cómo se aplica la variabilidad del rango para el cálculo del Bonus-Malus del +/- 10% ya que el requisito mínimo se sitúa en el 95%. y por tanto la mejora únicamente podría ser un 5% superior al valor inicial?

19.- Cuando la Cláusula Técnica XXI señala que el concesionario, que no la licitadora deberá de disponer de instalaciones para el uso exclusivo del servicio urbano, por destinadas al uso exclusivo ¿hemos de entender instalaciones cerradas (construcciones) que solo se destinen a este servicio en su totalidad o caben espacios dentro de dichas instalaciones que se individualice mediante cualquier signo externo que identifique su espacio?

20.- Visto el trazado de la líneas que se detallan en el pliego como objeto del contrato y que, en el tenor literal de los pliegos o sus antecedentes no se menciona en el régimen jurídico del contrato la Ley 6/1996 de julio 1996 , pueden concretársenos los tramites efectuados para dar cumplimiento a los artículos 5 y siguientes de la misma para el establecimiento o prolongación del servicio urbano que afectan a otros servicios interurbanos preestablecidos con tráficos por Calde, Conturiz, Nadela y Ramil o cualesquiera otros que pudieran verse afectados?.

RESPUESTA

1. Respecto al tema de amortizaciones, está respondida en el punto 1 de la pregunta número 5.

En el informe del régimen económico no está incluida la partida de amortizaciones en la relación de gastos de explotación, al no ser este Ayuntamiento propietario de los vehículos de nueva adquisición, figurando en el pliego de prescripciones técnicas, en el apartado XII-6, que la empresa concesionaria es titular de los vehículos. Los vehículos que pasan a adscribirse a la nueva concesión que forman parte de la flota actual, están totalmente amortizados, por lo que no corresponde incluir ningún gasto derivado de esta partida.

En consecuencia, al final del período concesional no se producirá reversión de los vehículos, al no formar parte del análisis económico de gastos, la partida

correspondiente a la amortización de los mismos que se adscriban según el cronograma previsto de renovación, al no disponer de flota de propiedad municipal, en todo caso, la empresa es titular de ellos, y durante la duración de la concesión, debe cumplir con los criterios exigidos de edad media de la flota y antigüedad máxima de los vehículos, no interviniendo este Ayuntamiento en la forma de amortización de los mismos.

2. La liquidación a pagar por el Ayuntamiento, que deberá presentar la empresa concesionaria, resulta de la diferencia entre el pago por servicio (precio por kilómetro sin IVA por los kilómetros útiles efectivamente recorridos) y la recaudación neta por ingresos tarifarios (sin IVA), además de una cantidad en concepto de incentivos y penalizaciones que tienen en cuenta el número de viajeros que usan el servicio y la calidad del mismo.

En la medida en que tiene por objeto corregir el déficit ocasionado al prestador del servicio y no afecta al precio del billete del autobús, esta liquidación de explotación no tiene la consideración de subvención vinculada al precio, por tanto, no forma parte de la base imponible del impuesto.

3. Tal y como se señala en la consideración jurídica tercera del acuerdo 13/221 de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Lugo por el que se aprueban los pliegos reguladores de este contrato, ante la entrada en vigor de la ley 22/2013, de 23 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para el año 2014 y a la vista de la disposición adicional octogésima octava - desindexación respecto a índices generales de contratos del sector público - procede suprimir la referencia al índice de revisión de precios, por lo que no se aplicará índice alguno como referencia para la revisión del contrato, estándose en esta materia a lo que disponga la legislación vigente en cada momento.

4. Se aplicará una regla de tres simple. La mejor oferta tendrá la máxima puntuación. Las ofertas que no realicen ninguna baja sobre el precio de licitación tendrán 0 puntos y las demás aplicando una regla de tres simple en función de la baja ofertada sobre el precio de licitación. En el caso del canon, teniendo en cuenta la subida que se realice respecto al canon mínimo establecido.

5. Si, no es posible obtener la máxima puntuación.

6. A efectos de establecer el importe de la garantía definitiva, no se tendrán en cuenta las posibles prórrogas en el importe de adjudicación del contrato, únicamente los 10 años de contrato. (informe 28/09, de 1 de febrero de 2010 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa).

7. En relación al criterio propuesta técnica (3 puntos) incluido en la memoria técnica, dentro de los criterios no evaluables automáticamente (cláusula décimo cuarta del pliego de cláusulas administrativas particulares), se valorará la

descripción técnica de la prestación del servicio **en su totalidad**, concretamente, los aspectos señalados en ese apartado. El compromiso anual de viajeros se refiere igualmente **a todo el servicio**.

En cuanto a la oferta diferenciada por líneas, en relación con la potencia, plazas de personas con movilidad reducida, porcentaje de cesión de la publicidad al Ayuntamiento y frecuencia de paso de los vehículos ofertados, se realizará en relación a las líneas indicadas en el modelo de proposición.

El órgano de contratación establece los criterios que considera más adecuados para la valoración de la propuesta que, en su conjunto, resulta más ventajosa para la Administración.

8. No es posible contestar a esta pregunta sin conocer a qué discrepancias se refiere. En cualquier caso, la tabla de anexo de líneas refleja el número real de kilómetros que se realizan en las diferentes líneas tras las comprobaciones realizadas por el Ayuntamiento. El número final de kilómetros y frecuencias dependerá de diversos factores (frecuencias ofertadas, posibles modificaciones) pero en principio sería el reflejado en la tabla y el estudio económico.

9. Para la presentación de la oferta y los criterios de adjudicación del contrato, habrá que estar necesariamente a lo que se disponga en las cláusulas décimo segunda, décimo tercera y décimo cuarta del pliego de cláusulas administrativas particulares el cual, y tal y como se recoge en su cláusula segunda, prevalecerá siempre en caso de discrepancia con el pliego de prescripciones técnicas.

10. Es válida la misma respuesta que para el punto anterior.

11. La oferta en relación con las características de potencia y plazas PMR de los vehículos deberá cumplirse a medida que se van incorporando las nuevas unidades.

12. Esta cuestión está regulada en el apartado XVI del pliego de prescripciones técnicas, siendo una obligación del licitador adjudicatario el contar con todo el equipamiento.

13. La cláusula relativa a la regulación de la facturación (sistema bonus/malus) establece unos parámetros iniciales con arreglo a los cuales se podrá producir una variación de la facturación de +/- 3% y que son los siguientes:

- 1.- Cumplimiento de compromiso de viajeros, respeto a los valores ofertados establecido con la media de doce meses, (0,90%)
- 2.- Índice de puntualidad respecto a los valores ofertados (0.75%)
- 3.- % de disponibilidad respecto a los valores ofertados (0.75%)
- 4.- La satisfacción del usuario respecto a los valores ofertados (0.30%)

- 5.- Calidad en la información respecto a los valores ofertados (0,15%)
- 6.- Tratamiento de incidencias respecto a los valores ofertados (0,15%)

Para el cálculo del porcentaje de variación establecido a cada apartado se establecen más adelante unos rangos de variación porcentual en cada uno de ellos:

- Compromiso de viajeros: +/- 20%
- Índice de puntualidad: +/- 5%
- Disponibilidad: +/- 5%
- Satisfacción del usuario: +/- 30%
- Calidad en la información: +/- 30%
- Tratamiento de incidencias: +/- 10%

Estos rangos se utilizarán para establecer el porcentaje de variación a aplicar, de manera que si, por ejemplo, el número de viajeros logrado es inferior en un 20% o más al ofertado en su proposición, la penalidad aplicada será la máxima (-0,90%). Si fuese superior en un 20% o más al compromiso ofertado, el incentivo será de +0,90%.

En el caso de los criterios relativos a satisfacción, calidad y tratamiento de incidencias, la medición se realizará a través de un estudio independiente y mediante métodos estadísticos (encuestas de satisfacción).

14. Se entiende por resultado global positivo que de las cuentas de los tres últimos ejercicios se desprenda que la empresa no ha tenido pérdidas.

15. En ningún caso la documentación relativa a los criterios no evaluables automáticamente deberá superar las 100 páginas, incluyendo todos los elementos que la componen.

16. El precio por kilómetro ofertado será con arreglo al cual se realizará el pago del precio a la oferta que resulte adjudicataria, por lo que habrá de tener en cuenta los términos de la oferta.

17. Es válida la misma respuesta que en el punto anterior.

18.1. En relación a esta cuestión, como puede observarse, el % del apartado 3, 0,75%, corresponde al peso relativo de este apartado dentro del rango de +/-3%.

18.2. En relación a esta cuestión, como puede observarse el % del apartado 5, 0,15% corresponde al peso relativo de este apartado dentro del rango de +/-3%.

En respuesta al apartado b) de la misma cuestión, si la oferta del licitador supera el % establecido como mínimo, únicamente se produce una menor elasticidad de

resposta do parámetro medido, e polo tanto, unha maior sensibilidade do mesmo ás variacións, pero non se altera o seu peso relativo, que se mantén invariado.

No tocante á aplicación da porcentaxe de variabilidade do rango e á consulta realizada, observase que se ten obviado na mesma un dos parámetros, sendo o desenvolvemento correcto:

“...Para o calculo dos % de variación atribuídos a cada apartado, e para cubrir a porcentaxe de variación descrita do +/- 3% estableceuse os rangos de variación porcentual en cada un dos apartados que daran orixe á valoración atribuído a cada un deles a importancia relativa que se lle concede tendo en conta :

- Compromiso de viaxeiros +/- 20%
- Puntualidade +/- 5%
- Disponibilidade +/- 5%
- Satisfacción do cliente +/- 30%
- Calidade da información +/- 30%
- **Tratamento de Incidencias +/- 10%**

18.3. En relación a esta cuestión, como pode observarse, o % do apartado 6, 0,15%, correspóndese co peso relativo dese apartado dentro do rango do +/-3%.

En contestación ao apartado b) da mesma cuestión, se a oferta do licitador supera o % establecido como mínimo, unicamente se produce unha menor elasticidade da resposta do parámetro medido, e polo tanto, unha maior sensibilidade do mesmo ás variación, pero non se altera o seu peso relativo, que se mantén invariado.

Como xa se explica tamén no prego ao respecto dos valores de referencia:

“...Para os apartados, 4,5,e 6, o adxudicatario aboara o custo dun estudo independente que acredite mediante metodos estatísticos o grao destes parámetros nunha escala de 0 a 10.

Para a realización de este estudo, aplicaranse os seguintes requirimentos mínimos:

- Fiabilidade 95%
- Error: +/- 5%

O tamaño da mostra tera que ser coherente con estes parámetros, acompañarase un informe sobre a validez do instrumento de medida empregado, e a metodoloxía básica de muestreo será de tipo : Aleatorio Estratificado Proporcional (ou mellor dende o punto de vista de axuste á poboación da que será extraída)...”

19. Las instalaciones deberán ser de uso exclusivo para el servicio de transporte urbano de Lugo (instalaciones cerradas que sólo se destinen a ese servicio en su totalidad).

20. Esta cuestión deberá ser gestionada por el Ayuntamiento de Lugo, a través de su unidad administrativa de transportes, ajustándose en todo caso a la normativa sectorial estatal y autonómica en vigor, si bien dadas las características del pliego y fórmulas de retribución previstas, no necesariamente debe interferir en la selección de la empresa que gestione el servicio.