



LICITACIÓN MEDIANTE PROCEDIMIENTO ABIERTO DE LA CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS, REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DENOMINADA “TOLOSA, N-I Y BURUNTZALDEA Y SUS CONEXIONES CON SAN SEBASTIÁN”

**CONSULTAS DE POSIBLES LICITADORES EFECTUADAS POSTERIORES AL
3 DE SEPTIEMBRE DE 2018**

1. Consultas efectuadas el 5 de septiembre.

Consulta 1: *En relación con la Cláusula 28.6 del Pliego Técnico, ¿puede aportarse una definición de lo que significan los términos de la fórmula de “Liquidación anual (L) que estipula el pliego?”*

Respuesta: Los términos de la fórmula de la Liquidación Anual (L) ya se recogen en la fórmula sobre Liquidación provisional mensual recogida en la cláusula 28.3 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. El término (m) se refiere a “mensual” y el término (t) se refiere al “ejercicio”.

Consulta 2: *En relación con el Anexo I “Plan de explotación actualizado de la concesión” se solicitan las siguientes aclaraciones:*

2.1. *Confirmación de que la Tabla 4 “Matriz de viajes en día laborable por municipio” es correcta: las filas y las columnas no coinciden, y figuran viajeros transportados dentro del término municipal de San Sebastián.*

Respuesta: En las columnas de la Tabla 4 falta “Pikoaga” como destino, pero visto el número de viajeros perfectamente se puede interpretar que sea el mismo en ambos sentidos, y ello no influye en absoluto en las decisiones a tomar para preparar la oferta de servicio de la concesión. Los valores de esta tabla son meramente estadísticos y orientativos.

En lo que a los viajeros transportados dentro del término municipal de San Sebastián, indicar que las concesiones en vigor no tienen prohibición de tráfico en San Sebastián.

2.2. *El Anexo 1, en la página 28, muestra para la línea BU-02, en los horarios de domingos y festivos, 9 y 7 expediciones por sentido respectivamente, cuando el resumen que figura en la página 94 indica 10 y 8 expediciones respectivamente: ¿cuál es el dato correcto?*

Respuesta: En la línea BU02, el número de expediciones correcto es el que figura en la tabla resumen de la página 94, con 10 expediciones en sentido Hospitales y 8 expediciones sentido Lasarte-Oria.

En la tabla de la página 28, en el horario sentido Hospitales falta expedición de las 18:30.

En la tabla de la página 28, en sentido Lasarte-Oria se detallan las 8 expediciones incluidas en la tabla resumen de la página 94.

2.3. *El Anexo 1, en las páginas 50 y 51, muestra para la línea BU-08, en los horarios de laborables, 25 expediciones de vuelta, cuando el resumen que figura en la página 94 indica 24 expediciones respectivamente: ¿cuál es el dato correcto?*



Respuesta: En la línea BU08, el número de expediciones correcto es el que figura en la tabla resumen de la página 94, con 24 expediciones en sentido Tolosa.

En la tabla de la página 50, en el horario sentido Tolosa sobra la expedición de las 12:00, dado que se realiza con la línea BU09 (página 53).

2.4. *A su vez, la línea BU-040 muestra una discrepancia en el número de expediciones por sentido, 6 de ida y 7 de vuelta en los horarios, frente a 7 de ida y 6 de vuelta del resumen de la página 94: ¿cuál es el dato correcto?*

Respuesta: En la línea BU40G, los horarios y expediciones correctas son las reflejadas en la tabla de la página 87, con 6 expediciones en sentido Donostia y 7 expediciones en sentido Andoain.

2.5. *¿Se puede indicar el calendario que se ha usado para la determinación de los kilómetros que figuran en las páginas 94 y 95 del Anexo I?*

Respuesta: El calendario usado para la determinación de los kilómetros figurados en las páginas 94 y 95, es el calendario del año 2018.

2.6. *En el apartado 3.1.1. “Número, características y requisitos” de la flota, página 96, ¿qué se entiende por “Reservas ya incluidas” (41 buses)?*

Respuesta: “Reservas ya incluidas” significa que en el número total de autobuses se incluye el número de autobuses de reserva que hace falta en la concesión.

2. Consulta efectuada el 7 de septiembre.

Consulta: *En la respuesta relativa a la pregunta formulada el 3 de septiembre [publicada en el perfil de contratante 6 de septiembre] se indica lo siguiente: <<Tabla 60, “Coste del Plan de Renovación de Flota y el Equipo Embarcado”, con el objetivo de poder realizar una valoración homogénea de las ofertas, todos los vehículos se consideran de Tipo I (excepto el vehículo número 41, que se corresponde al tipo de bus Microbús, tal como refleja su valor de adquisición).>> ¿Significa esto que los licitadores deben incluir en sus modelos económico los valores designados por la administración en dicha tabla 60, y no los reales obtenidos por el valor del vehículo?, si esto fuera así, y el valor real del vehículo fuese más alto, ¿la Administración asumiría ese diferencial del coste, traducido en un aumento de los costes fijos (por aumento de amortizaciones y gastos financieros), aunque no hubiese partida presupuestaria?*

Respuesta: Tal como se ha respondido en una consulta anterior, con el objetivo de disponer una cantidad suficiente para poder asumir las diferentes propuestas de los licitadores, se ha realizado una valoración homogénea con el tipo de vehículo más caro (según nuestra información), por ello todos los autobuses se consideran de Clase I (excepto el vehículo número 41, que se corresponde al tipo de bus Microbús, tal como refleja su valor de adquisición).

3. Consultas efectuadas el 10 de septiembre.

Consulta 1: *Insuficiencia aparente de la partida presupuestada de “Combustible”. El estudio económico que aporta el pliego en la Tabla 62 (Estimación de costes, año 1 de concesión – 2019 –*



euros 2019) aporta un dato de coste estimado, en concepto de consumo de combustible, de 931.865,08€ (0,2991€/km). Una vez analizado este dato, y contrastada su aparente insuficiencia, se solicita aclaración sobre tres cuestiones:

1.3. ¿Tiene asegurado el contratista, para el año 1º de explotación, la cobertura REAL contrastada del coste en que incurra el servicio por este concepto, en el caso de que exista un diferencial sobre el coste estimado en el estudio del pliego?

La licitadora ha realizado el siguiente cálculo, basado en los datos ACTUALES de mercado – 2019 – y las previsiones de producción del pliego, llegando a una cifra de consumo de combustible estimado sensiblemente superior a la del pliego:

3.115.522 km de línea regular
158.776 km de vacíos (5%)
60.000 km de servicios especiales
TOTAL km/año: 3.334.298 km
Consumo medio por vehículo: 43,5 L/100 km
Precio unitario (sin impuestos): 0,90€/L
CONSUMO TOTAL ANUAL ESTIMADO: 1.304.280€

La cifra de Consumo Total anual estimado por la licitadora, para la situación de mercado 2019, es un +40% superior a la previsión de gasto por este concepto del pliego.

Se significa que el precio medio del Gasóleo, durante 2016, conforme al Informe oficial de Precios de Combustibles elaborado mensualmente por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, fue de 1,005€/L en agosto de 2016, y de 1,230€/L en agosto de 2018, para la provincia de Guipúzcoa. Lo cual implica una importantísima subida, del +22,39%, que el pliego HA OBVIADO al calcular el Presupuesto de Licitación del presente contrato, a la vista de los Índices de actualización 2016-2019 con que ha sido calculada la estructura de costes.

Respuesta: Para el cálculo del coste de combustible se ha considerado el precio medio anual del año 2017 publicado en el “Informe Anual Precios Carburantes- Comparación 2016-2017” del Ministerio de Energía. Dada la alta fluctuación del precio del carburante, el coste ofertado podrá ser revisado al último precio mensual del País Vasco publicado por el Ministerio en el momento del inicio de la concesión.

La partida “Combustible” reflejada en el Pliego recoge el ahorro correspondiente a la incorporación de vehículos híbridos, en las fechas establecidas en el mismo.

1.2. A la vista de esta incoherencia aparente en el precio unitario, ¿qué consumo medio ha sido utilizado para el cálculo de la partida de Carburante, para llegar a la cifra de 931.865,08€?

Respuesta: Los ratios de consumo l/100Km utilizados se corresponden con los datos derivados de la auditoría de costes realizada a cada uno de los tres operadores actuales de Buruntzaldea.

1.3. Para los años posteriores, igualmente, ¿tiene asegurado el contratista la compensación económica del coste REAL de Carburante en que incurra, en base a los precios y consumos acreditados en cada año, o por el contrario la revisión se realizará conforme a lo previsto en el



apartado 28.7 del Pliego de Bases Técnicas (Compensación – Actualización de Costes), cuando establece una revisión del precio por kilómetro basada en la fórmula del RD 75/2018?

Respuesta: La actualización será conforme a lo previsto en el apartado 28.7. del Pliego de Prescripciones Técnicas.

Consulta 2: *Con la información que aporta el pliego, el Presupuesto Base de licitación es insuficiente para cubrir los Costes en que incurrirá el contrato durante los 10 años de plazo, ya que en el cálculo del Presupuesto (Estudio Económico del pliego) no se ha tenido en cuenta el efecto de la aplicación de la ley 02/2015 y el real decreto 55/2017 de desindexación de la economía española. Se solicita aclaración relativa a dos cuestiones:*

2.1. *¿Cómo compensará la Administración el diferencial de Costes Variables que se va a producir, anualmente, entre los Gastos en que realmente incurra el contratista, y los que pueda repercutir al Coste/kilómetro (en estricta aplicación del procedimiento de revisión del RD 55/2017).*

Respuesta: No habrá compensación adicional a la prevista en el apartado “28. Compensación” del Pliego de Prescripciones Técnicas PLT 5-T/2018.

2.2. *En el momento de presentar la oferta, ¿el contratista tiene garantizado algún mecanismo por el cual se vaya a revisar el Presupuesto de Base de Licitación (en la parte de Costes Variables, más allá de la simple aplicación del RD 55/2017), y que asegure el beneficio previsto del 3% PARA LA TOTALIDAD del contrato y no sólo para la primera anualidad?*

Se aporta el siguiente cálculo, realizado con la información dada por el pliego:

El presupuesto base de licitación del contrato (presupuesto anual estimado del año 1º), para 2019, asciende a 9.220.179,69 euros (IVA excluido).

Conforme al pliego, los licitadores deben ofertar un precio que no puede superar el tipo de licitación, otorgándose una puntuación variable en función de la baja entre el tipo y la oferta económica.

En este contrato aplicará el nuevo régimen de actualización de costes derivado de la Ley 02/2015, y RD 55/2017, de desindexación de la economía española. El Pliego de Bases Técnicas, en su apartado 28.7 (Compensación – Actualización de Costes), define el procedimiento de actualización del precio por kilómetro, aplicando el tipo de revisión establecido en el RD 75/2018. Dicha actualización aplicará de la siguiente fórmula:

$$K(t) = 0,28 * \frac{PR(t)}{PR(0)} + 0,05 * \frac{MP(t)}{MP(0)} + 0,05 * \frac{MR(t)}{MR(0)} + 0,02 * \frac{N(t)}{N(0)} + \left(0,23(1 - X) * \frac{G(t)}{G(0)}\right) + 0,37$$

Donde:

K(t): tipo de revisión para la actualización del precio del km para el año concesional t
PR(t): coste de personal de conducción del año t
PR(0): coste de personal de conducción en la oferta
MP(t): coste de mantenimiento de vehículos: mano de obra del año concesional t
MP(0): coste de mantenimiento de vehículos: mano de obra en la oferta
MR(t): coste de mantenimiento de vehículos: repuestos en el año concesional t
MR(0): coste de mantenimiento de vehículos: repuestos en la oferta
N(t): coste de neumáticos en el año concesional t
N(0): coste de neumáticos en la oferta
G(t): coste de gasóleo de automoción en el año concesional t
G(0): coste de gasóleo de automoción en la oferta
X: factor de eficiencia. Inicialmente se fija en cero. Dicho valor será revisado cada cinco años, contados desde la fecha de publicación del RD 75/2018, de 19 de febrero



Asimismo, el Pliego de Bases Técnicas, en su apartado 28.9 (Compensación – Margen de Beneficios), define que “el porcentaje máximo a aplicar será el 3% de los costes totales del ejercicio según la estructura de costes presentada por la empresa adjudicataria y dicho porcentaje se mantendrá fijo a lo largo del periodo concesional”. Por consiguiente, el modelo económico prevé un ingreso basado en costes + margen (3%).

Una vez analizado el “Estudio Económico” del pliego, para esta licitación, se concluye la **aparente inviabilidad económica de la licitación**, al no haber considerado dicho Estudio el efecto económico de la aplicación de la Ley 02/2015 y RD 55/2017 a la hora de revisar el precio por kilómetro, si se pretende cumplir la premisa de asegurar un beneficio del 3% **en cada anualidad** una vez aplicada la actualización de costes y por consiguiente el precio/kilómetro.

Para el primer año de contrato no existen dudas, y la previsión del Pliego estima lo siguiente:

- Costes variables:.....	7.385.333,26€
- Costes fijos:.....	1.566.297,50€
- Total Coste:.....	8.951.630,76€
- Margen (3%):.....	268.548,92€
- Total Ingreso:.....	9.220.179,68€

A partir del 3^{er} año, conforme a la Ley 02/2015 y RD 55/2017, los costes se podrán revisar, utilizando la fórmula siguiente, tomada del RD 75/2018:

$$K(t) = 0,28 * \frac{PR(t)}{PR(0)} + 0,05 * \frac{MP(t)}{MP(0)} + 0,05 * \frac{MR(t)}{MR(0)} + 0,02 * \frac{N(t)}{N(0)} + \left(0,23(1 - X) * \frac{G(t)}{G(0)}\right) + 0,37$$

Es evidentemente que, con esta fórmula, **TAN SÓLO EL 63% de los costes están indexados**, y por lo tanto se revisarán, **quedando pues un 37% de los costes sin revisar**. La **revisión de precios sólo se aplica a los Gastos Variables**, quedando claro en el punto 28.8 del Pliego de Bases Técnicas (Compensación – Coste fijos) que: “...en ningún caso se actualizarán las partidas de Amortizaciones de bienes adscritos, Gastos Financieros de bienes adscritos, Publicidad, Inspección y Control, y Programación de líneas”.

Por otro lado, y para justificar la viabilidad económica-financiera de la concesión, el propio Pliego, en su Estudio económico, hace una estimación de la evolución de costes a lo largo de la vida de la concesión (tabla 63 del Anexo I del Pliego). Esta estimación, siempre según definición literal del pliego, se basa en:

- Índice de coste laboral e índice de afectación a los costes de explotación, excluidos combustibles: 2,00% anual.
- Índice de combustibles: 1,75% anual.

En esta tabla 63 del Pliego **TODOS** los costes son afectados por estos índices de crecimiento, no quedando ningún coste desindexado.

Esto es, el **modelo económico que sustenta la licitación NO sigue la fórmula de revisión de precios** que establece el RD 75/2018 y que será la que aplique realmente al concesionario: el pliego calcula un presupuesto de licitación (para el año 1 y siguientes) asumiendo que se revisarán el 100% de los Costes Variables, y no el 63% anteriormente señalado tal como establece el RD 75/2018 (en aplicación de la Ley de Desindexación).

Esta diferente manera de evolucionar de los costes para los 10 años de contrato hace que el margen real del contrato sea muy inferior, a la baja y negativo, respecto al previsto del 3%. El pliego ha calculado un precio base de licitación asumiendo la hipótesis de que el Ingreso anual estimado para cada año de contrato (Tabla 63 del Pliego) será suficiente para cubrir **TODOS** los Costes de cada año evolucionados conforme a los índices antes



mencionados, incluyendo el Margen de beneficios del 3%: cuando la realidad será otra bien distinta, ya que el **Ingreso anual estimado real no aumentará en la proporción que establece la Tabla 63 del Pliego, sino en una proporción muy inferior como consecuencia de que un 37% de los Costes – año tras año – no se revisarán y por tanto el Ingreso anual será inferior al inicialmente previsto.**

La siguiente tabla muestra la evolución comparada de:

- i) Los Costes Variables y Fijos, para cada año del contrato, revisados según la fórmula de revisión de precios (en aplicación del RD 75/2018, y con los Índices antes mencionados para las partidas que realmente revisarán precio),
- ii) El Margen a aplicar del 3%, estimado sobre estos Costes Totales (variables + fijos) revisados.
- iii) y se compara con el coste real que tendrá la concesión, obteniéndose así el "**margen real**" de la concesión:

	Costes Variables (*) (revisados según fórmula) (CV)	Costes Fijos (**) "amortización + financieros + otros" (no se aplica fórmula de revisión) (CF)	Coste total (CT) (CV) + (CF)	Margen a aplicar sobre Coste Total para cobro (3%)	Compensación anual (aplicando la fórmula de revisión) (a) = CT + Margen	Costes reales según Pliego (Tabla 63) (b)	Margen previsto en Pliego [3% de (b)]	Margen real para la Concesionaria (a) - (b)	
2.019	7.385.333,26	1.566.297,50	8.951.630,76	268.548,92	9.220.179,68	8.951.630,76	268.548,92	268.548,92	3,00%
2020	7.385.333,26	1.689.164,30	9.074.497,56	272.234,93	9.346.732,49	9.222.015,21	276.660,46	124.717,28	1,35%
2021	7.474.141,89	1.753.343,10	9.227.484,99	276.824,55	9.504.309,54	9.436.620,20	283.098,61	67.689,34	0,72%
2022	7.564.018,45	1.738.572,08	9.302.590,53	279.077,72	9.581.668,24	9.575.241,37	287.257,24	6.426,87	0,07%
2023	7.654.975,77	1.816.679,71	9.471.655,48	284.149,66	9.755.805,14	9.809.765,72	294.292,97	-53.960,58	-0,55%
2024	7.747.026,85	1.850.023,63	9.597.050,48	287.911,51	9.884.962,00	10.002.610,66	300.078,32	-117.648,66	-1,18%
2025	7.840.184,85	1.855.795,85	9.695.980,70	290.879,42	9.986.860,12	10.171.029,13	305.130,87	-184.169,01	-1,81%
2026	7.934.463,07	1.871.619,57	9.806.082,64	294.182,48	10.100.265,12	10.352.706,41	310.581,19	-252.441,29	-2,44%
2027	8.029.874,99	1.868.736,64	9.898.611,63	296.958,35	10.195.569,98	10.518.947,71	315.568,43	-323.377,73	-3,07%
2028	8.126.434,24	1.845.002,11	9.971.436,35	299.143,09	10.270.579,44	10.667.672,70	320.030,18	-397.093,26	-3,72%
TOTAL	77.141.786,65	17.855.234,49	94.997.021,14	2.849.910,63	97.846.931,77	98.708.239,87	2.961.247,20	-861.308,10	-0,87%

(*) El coste Variable del primer año se toma asimismo del Pliego (Tablas 62 y 63) y es el "Total Costes Explotación" menos los "Costes Fijos Otros" que son los de Publicidad, Programación de Sistema Lurraldebus e Inspección y Control. Este valor se mantiene fijo el 2º año, actualizándose, tal y como indica el Pliego a partir del 3º año con la fórmula de Revisión, y considerando los mismos índices de crecimiento del Pliego.



*(**) Se consideran los Costes de Publicidad, Programación de Sistema Lurraldebus e Inspección y Control dados para el primer año, constantes a lo largo de la Concesión (tal y como se indica el Pliego en el punto 28.8 del PPTP), a los que se suman los Costes de Amortización y Financiación indicados en la Tabla 63, que tienen en cuenta las diferentes fechas de incorporación de bienes al contrato.*

Como se puede apreciar, al crecer los costes revisados siguiendo la fórmula del Pliego (los costes “revisables”) por debajo de los costes reales, a partir del 5º año la concesión entrará en pérdidas anuales.

Al final del contrato, la concesión pierde -861.308,10€, lo que representa un -0,87%, muy lejos del 3% que presenta el Pliego como beneficio esperado.

Se concluye que el Modelo Económico que incluye el pliego, para justificar la viabilidad económica-financiera de la Concesión, no refleja la realidad económica de la misma.

Respuesta: Una vez calculado el precio del kilómetro del primer año en base a la oferta presentada, la compensación será la establecida en el apartado “28. Compensación” del Pliego de Prescripciones Técnicas PLT 5-T/2018 y no cabe ninguna revisión que no esté prevista en él.

Consulta 3: *De diferentes consultas y análisis realizados durante la preparación de la oferta, parece la cifra de coste de inversión por vehículo previsto para la categoría de flota predominante en el contrato (Bus tipo I híbrido) podría ser muy superior a inicialmente prevista en el pliego y su modelo económico: el coste real, de mercado, de esta tipología de vehículo podría ascender a 420.000 euros/unidad, cuando el presupuesto en el pliego es de 330.000 euros/unidad.*

Se solicita aclaración, específica para el año 1º de contrato (no para los siguientes), relativa a si el contratista debe incluir, en su modelo económico, la cifra de 330.000 euros/unidad o la real estimada de 420.000 euros/unidad.

Adicionalmente, parece existir la posibilidad que el fabricante del vehículo oferte una modalidad de pago basada en un primer pago inicial de 330.000 euros/unidad, acompañada de un gasto mensual por autobús, durante 5 años, de 1.500€/mes/bus, en concepto de “Garantía sobre Baterías y Sistema de Acumulación”. Dando lugar al coste final, por autobús, de 420.000€, al cabo de esos 5 años. ¿Cómo puede el contratista repercutir, en las partidas actuales del pliego, ese diferencial de coste que se variabiliza anualmente?

Se significa que el pliego implica invertir en la renovación de al menos 35 autobuses tipo I híbridos, en diferentes momentos a lo largo del contrato. Y de esta flota, al menos 11 autobuses de esta tipología deben comprarse en el inicio del contrato.

Una vez efectuado un análisis de opciones de flota existentes en el mercado, que cumplan los requisitos técnicos del pliego (en cuanto a características del autobús y autonomía de funcionamiento), se ha identificado un único fabricante que, a fecha de hoy, estaría en condiciones de suministrar un vehículo de estas características. Y este fabricante ha confirmado, por escrito, que para que el vehículo alcance el nivel exigido por Pliego de autonomía eléctrica, conlleva un aumento en la capacidad de baterías superior, implicando un precio por vehículo superior a 400.000 €/unidad.

Esta sobre inversión de 90.000€ por bus, en el año 1º del Estudio Económico tendría una gran incidencia, al suponer un diferencial de inversión NO CONTEMPLADA en el modelo inicial, y por tanto infravalorada en el



Presupuesto base de licitación para el inicio del contrato: los 11 vehículos a incorporar implicarán una inversión añadida de 990.000€, que tendrá una equivalencia en coste anual de amortización y financieros (en la estructura del año 1º) en torno a 110.000€, lo cual supone reducir en casi la mitad el Beneficio anual previsto del contrato (inicialmente el 3% del Coste, 268.548€ en total, que ahora no superaría 158.000€).

Conforme a los datos del propio pliego y el Estudio Económico que lo acompaña, licitar este contrato, asumiendo esta hipótesis de coste de flota, y pretender mantener el 3% de Margen de beneficios estipulado en el contrato, implicaría necesariamente ofertar POR ENCIMA del tipo de licitación.

Respuesta: Ante posibles limitaciones del mercado respecto a proveedores de vehículos híbridos, con motor eléctrico y térmico, no enchufable, con una autonomía eléctrica mayor de 10 kilómetros y carga interna, identificados en el apartado “15. Vehículos” del Pliego de Prescripciones Técnicas PLT 5-T/2018, se exime para la oferta la necesidad de cumplir dichas características, aunque se mantiene la obligación de que sean vehículos híbridos.

No obstante, a lo largo del periodo concesional, la empresa adjudicataria deberá cumplir los requisitos que la DFG establezca, en cuanto a la renovación de la flota, para las concesiones de su competencia.

En este sentido, de cara a la aprobación por parte de la DFG de la adquisición de vehículos a adscribir a esta concesión, es imperativo, en cualquier caso, la presentación de al menos dos ofertas distintas técnicamente válidas.

Consulta 4: *El estudio económico del pliego aporta una cifra del Coste del Personal estimado para el primer año del contrato (2019) de 5.296.371,02€, considerando la cifra total de personal directo e indirecto. Hay tres partidas concretas de la Estructura de Costes (“Publicidad”, “Programación de sistemas Lurraldebus” e “Inspección y control”), marcadas con asterisco (*), indicando ello que el licitador no puede modificar la cuantía de estas tres partidas. Al no estar marcada con asterisco (*) la partida de Coste del Personal, se solicitan dos aclaraciones:*

4.1. *¿Los licitadores pueden plantear una reducción en el gasto de personal, en sus ofertas, o deben todos ellos contemplar esa cifra de 5.296.371,02€?*

Respuesta: Los licitadores son los responsables de las relaciones con el personal y también de su retribución, una vez asumida la subrogación en las condiciones actuales del personal afecto a las concesiones en vigor. Así mismo, deben garantizar la prestación del servicio solicitado por la DFG en las mejores condiciones, y evitar al máximo, los posibles conflictos laborales.

Los licitadores deberán plantear el gasto de personal que sea suficiente para prestar el servicio solicitado por la DFG en condiciones óptimas, quedando la DFG eximida de cualquier responsabilidad futura de incremento de costes de personal que el adjudicatario pudiera reclamar ante la propia DFG durante el periodo concesional derivado de una desviación a la baja respecto al coste indicado y las condiciones de variación del coste de personal recogido en el pliego.

4.2. *Una vez adjudicado el contrato, en el caso de que exista una diferencia, en el Año 1º, entre el importe de coste estimado por este concepto en el pliego, y el coste real que deba asumir el licitador, de tal manera que se produzca un sobre-coste respecto a lo inicialmente previsto, ¿el contratista tiene garantizada la compensación económica por el coste real, o por el coste inicialmente previsto?*



Respuesta: La compensación será la resultante de la oferta económica realizada por la empresa adjudicataria, tal y como se indica en los Pliegos de Prescripciones Técnicas y Administrativas de la licitación.

4. Consultas efectuadas el 24 de septiembre.

Consulta 1: *Para poder estimar el coste del servicio WIFI a pasajeros, solicitamos las estadísticas de tráfico de datos mensuales por Bus de dicho servicio.*

Respuesta: Actualmente estos servicios no disponen de WiFi para pasajeros, por lo que no se dispone de estadísticas de uso. No obstante, el coste del servicio wifi no se repercute a los viajeros. Las tarifas son las aprobadas en el seno de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa y no admiten suplementos.

Consulta 2: *En el pliego se dice que en el caso de que si no hubiese en el mercado vehículos híbridos eléctricos con las características requeridas, excepcionalmente podrá plantearse la adquisición de vehículos que no sean híbridos. Según esto, ¿es correcto interpretar que, si en alguno de los tipos de autobuses solicitados se da ese caso, sería el licitador libre de proponer el vehículo de acuerdo a las características que escoja?*

Respuesta: El licitador puede presentar la flota que considere más adecuada para la prestación del servicio, pero el adjudicatario debe contar con el visto bueno de la Diputación Foral para su adscripción.

Consulta 3: *Para una correcta elaboración del plan de explotación y una correcta propuesta de adquisición de vehículos, se solicita el tipo de vehículo (clase i, clase ii, plataforma baja, low entry, micro, ...) y modelo asignado a cada línea de la concesión.*

Respuesta: Será el operador quien en función de su experiencia deberá analizar y definir el tipo de vehículo más adecuado para cada línea.

Según apartado "15.3. *Relación de vehículos, antigüedad y plazos de sustitución:*

2. Los vehículos podrán ser de diferente tamaño y número de plazas autorizadas, adecuándose en todo momento a los servicios ofertados. En todo caso, los vehículos serán lo más confortables posibles para las personas usuarias de manera que se valorarán especialmente las medidas de seguridad que incorporen y que los usuarios dispongan del mayor número de asientos posibles. En cualquier caso, para los servicios convencionales podrán utilizarse vehículos clasificados por el Reglamento número 36, Anejo al acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 o norma que lo sustituya como Clase I o II.

3. El número de plazas para el transporte de viajeros de pie será fijado por la Diputación Foral de Gipuzkoa o en su caso, por la Administración competente, previo reconocimiento de los vehículos y servicio a prestar."



Según Capítulo “3. MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES”, en el apartado “3.1.2 Flota a subrogar” se recoge:

“Los vehículos podrán ser de diferente tamaño y número de plazas autorizadas, adecuándose en todo momento a los servicios ofertados. Las nuevas incorporaciones han de ser vehículos híbridos.

Los vehículos podrán ser de los denominados low entry o plataforma baja total, accesibles a las personas con movilidad reducida y a las que se desplazan en silla de ruedas. En todo caso, los vehículos serán lo más confortables posibles para los usuarios y se valorará especialmente que los usuarios dispongan del mayor número de asientos autorizados posible.

El número de plazas para el transporte de viajeros de pie será fijado por la Diputación Foral de Gipuzkoa o, en su caso, por la Administración competente, previo reconocimiento de los vehículos y servicio a prestar.”

Consulta 4: *En el caso del microbús, ¿cuáles son las características del microbús actual en cuanto a accesibilidad? ¿Plataforma baja, escalones, low entry, ...? ¿Es correcto interpretar que el vehículo que lo sustituya deberá tener las mismas características que las del microbús al que sustituirá?*

Respuesta: El microbús se plantea para la realización de los servicios a la demanda, línea BU20E-G-6E aunque podrá ser utilizado en cualquier otra línea como refuerzo o sustituto del titular, en momentos puntuales, si las plazas fueran suficientes. En cualquier caso, deberá garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida y a las que se desplazan en silla de ruedas.

Consulta 5: *Se han detectado diferencias significativas entre las paradas de los planos de las líneas con la lista de paradas (anexo i del pliego de prescripciones técnicas). ¿Cuál de las dos informaciones debemos respetar, el plano o la lista de paradas? Debe tenerse en cuenta que, según las estimaciones realizadas, si se respeta el listado de paradas el número de kilómetros a recorrer supera en mucho lo previsto en el pliego.*

Respuesta: En los planos se recoge el trazado del recorrido de la línea sin identificar ninguna parada, únicamente se identifican en plano barrios y municipios. En el listado de paradas se recogen las paradas de la línea que se encuentran en el recorrido, por lo que los kilómetros son los contemplados en el Pliego.

Consulta 6: *En la página 65 del anexo I del pliego de bases técnicas, en la línea BU11-G1 hay una diferencia en la información sobre los días de funcionamiento. En la descripción inicial se explica lo siguiente: "Los días laborables (lunes a jueves)...". Sin embargo en la página 66 se hace referencia a los días de funcionamiento de la siguiente manera: "...se muestran los horarios de lunes a viernes en días laborables...". ¿Debemos tener en cuenta los viernes como días de funcionamiento de la línea o únicamente de lunes a jueves?*

Respuesta: Los días laborables son de lunes a viernes.



Consulta 7: *En la página 89 del anexo I del pliego de bases técnicas, en la línea BU43G-T3G hay una diferencia en la información sobre los horarios. En la descripción inicial se explica que "El servicio circula los sábados desde las 23:30 hasta las 6:30 horas" mientras que en los horarios de la página 90, la última expedición es a las 5:30. ¿A qué hora es la última expedición, a las 5:30 o a las 6:30?*

Respuesta: Los sábados y vísperas de festivo, la línea nocturna es la BU47G-T5G, y la última expedición es a las 5:30. La BU43G-T3G se plantea para las noches de los viernes y la última expedición es a las 5:00.

Consulta 8: *Queda claro que según el PPTP la empresa adjudicataria dispondrá de una única instalación fija para la prestación del servicio. Sin contradecir dicho principio de única instalación fija y para una mayor eficiencia y por necesidades operativas, ¿se permitiría que algunos autobuses concretos puedan pernoctar fuera de las únicas instalaciones fijas que se propongan?*

Respuesta: Según apartado "20. Instalaciones Fijas del Título II Condiciones Técnicas de la Gestión":

"La empresa adjudicataria dispondrá de una única instalación fija necesaria para la prestación del servicio. Esta instalación deberá disponer del tamaño suficiente que garantice el normal funcionamiento de la totalidad de la flota adscrita, abarcando zona de aparcamiento cubierto para la flota adscrita en cada momento, taller y oficinas. Estas instalaciones ..."

La ubicación única facilita la gestión de todos los sistemas Lurraldebus que, permiten el control técnico y económico de la explotación de la concesión y economiza la instalación de los medios necesarios para ello, dado que es necesario que todos los autobuses carguen y descarguen contenidos, ficheros, datos, imágenes,... información necesaria para el buen funcionamiento del servicio. Todas estas tareas se realizan a lo largo de la noche, por lo que no se puede autorizar la pernoctación fuera de la instalación.

Consulta 9: *En el PPTP se establece en el apartado 30 el detalle de la estructura de costes asociada al servicio, donde se separan las partidas de Coste de Personal Inspectores y Gastos de Personal Administración y dirección. Sin embargo, en la relación de personal a subrogar estas dos categorías no están diferenciadas (Inspectores/estructura). Se solicita por nuestra parte se identifique correctamente al personal indicado.*

Respuesta: En la elaboración del proyecto se han considerado todos ellos costes indirectos por lo que no se ve la necesidad de hacer ninguna distinción.

Consulta 10: *En el caso de que los plazos iniciales de entrega de los nuevos autobuses así lo requieran, se interpreta que los autobuses actualmente asignados a la concesión y que deben ser sustituidos podrían utilizarse provisionalmente hasta la llegada de los nuevos autobuses. ¿Es correcta la interpretación?*

Respuesta: Sí, es correcta la interpretación. En todo caso, dichos vehículos no serán amortizables, serán a cargo del adjudicatario.



Consulta 11: *No nos queda claro lo que sucede finalmente con los buses de segunda mano a subrogar al principio del contrato a medida que se vayan renovando por otros nuevos híbridos. ¿Se los queda el concesionario? ¿Pasan a titularidad de la Diputación Foral? En caso afirmativo, ¿en qué condiciones?*

Respuesta: Llegado el momento, se los quedará el concesionario, quedando la Diputación Foral de Gipuzkoa liberada de pago alguno por los mismos, incluso si no hubieran finalizado el periodo de amortización establecido.

Consulta 12: *¿Es necesario desarrollar un Plan de información y actualización en paradas, respaldado mediante folletos y guías con detalles de los servicios? ¿Dónde y cómo se valorará dicho plan?*

Respuesta: No se valora. Según la aclaración de las partidas marcadas con asterisco (*) de la "Tabla 62 Estimación de costes, año 1 de concesión (2019). Euros 2019":

"En la estructura de costes, hay tres partidas marcadas con asterisco (*) que indica que el licitador no puede modificar su cuantía. Los citados conceptos de gasto, servicios de publicidad, servicios de inspección y control concesional y programación de sistemas de Lurraldebus están incluidos en todas las nuevas concesiones de esta Diputación Foral y, por su naturaleza específica, los dos primeros conceptos, se considera que deben gestionarse de manera unificada para trasladar a la ciudadanía una imagen común del servicio Lurraldebus. Respecto a la tercera, corresponde a mejoras, modificaciones o nuevas necesidades que decida la Diputación y que precise el sistema Lurraldebus, a asumir por cada una de las concesiones.

Por tanto, a fin de que la contratación de los servicios comunes se lleve a cabo de manera eficaz y homogénea, el 25 de enero de 2016 se redactó la Instrucción que se adjunta como Anexo en el pliego técnico."
