

EXPEDIENTE CON/03/2022 “CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR METROPOLITANO PERMANENTE DE VIAJEROS, DE USO GENERAL, POR CARRETERA DEL ÁREA DE ZARAGOZA”

INFORME RELATIVO A LA JUSTIFICACIÓN DE LA OFERTA PRESUNTAMENTE ANORMAL FORMULADA POR LA EMPRESA TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A.U. AL LOTE 4

ÍNDICE

1	ANTECEDENTES.....	2
2	OBJETO DEL INFORME.	3
3	ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES APORTADAS POR LA LICITADORA PARA LA JUSTIFICACIÓN DE LA VIABILIDAD DE LA OFERTA FORMULADA.....	4
3.1	CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA MODIFICACIÓN DE LA OFERTA Y COHERENCIA DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS	4
3.2	BASES GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS	16
3.2.1	PARÁMETROS DE PRODUCCIÓN DEL SERVICIO	16
3.2.2	COSTES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS	17
3.2.3	COSTES ASOCIADOS A LOS KILÓMETROS DE RODADURA DEL SERVICIO.....	21
3.2.4	COSTES ASOCIADOS A LAS HORAS DE SERVICIO.....	23
3.2.5	RESTO DE COSTES DEL SERVICIO.....	24
3.2.6	INCREMENTOS DE DEMANDA E INGRESOS TARIFARIOS	25
3.3	ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES DADAS POR TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A. CON RESPECTO A LA OFERTA PRESENTADA EN EL LOTE 4.....	26
3.3.1	GRADO DE DESPROPORCIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA	26
3.3.2	JUSTIFICACIONES APORTADAS SOBRE EL PRESUNTO BAJO NIVEL DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA OFERTA.....	28
3.4	RESULTADO DEL ANÁLISIS DE VIABILIDAD DE LA OFERTA PRESENTADA	40
4	CONCLUSIONES FINALES.....	42



1 ANTECEDENTES.

Con fecha 21/04/2022 se realiza Anuncio en la Plataforma de Contratación del Sector Público del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, por el que se convoca la licitación del contrato “CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR METROPOLITANO PERMANENTE DE VIAJEROS, DE USO GENERAL, POR CARRETERA DEL ÁREA DE ZARAGOZA”, Expte. CON/03/2022, dividido en los siguientes cuatro (4) lotes:

LOTE	DENOMINACIÓN	Presupuesto base de licitación (IVA incluido)
LOTE 1	C16 Corredor Norte del Área Metropolitana de Zaragoza	26.887.327,43 €
LOTE 2	C17 Corredor Este del Área Metropolitana de Zaragoza	24.370.624,99 €
LOTE 3	C18 Corredor Sur del Área Metropolitana de Zaragoza	11.712.027,28 €
LOTE 4	C19 Corredor Oeste del Área Metropolitana de Zaragoza	35.617.669,31 €
TOTAL		98.587.649,01 €

Con fecha 15 de noviembre se procedió a la apertura de los sobres C relativos a las ofertas económicas y el resto de criterios evaluables automáticamente mediante fórmulas.

La Mesa de Contratación reunida en sesión celebrada el 18 de noviembre determinó que en relación al LOTE 4 la oferta presentada por el licitador TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A.U. es considerada en aplicación de los dispuesto en el punto 6.4.2. del PCAC como desproporcionada o anormal. A la vista de ello acuerda otorgar al licitador en esta situación trámite de audiencia para la que justifiquen y desglosen razonada y detalladamente el parámetro en base al cual se haya definido la anomalía de la oferta, mediante la presentación de la información y documentos que resulten pertinentes a estos efectos.

La empresa licitadora presentó el pasado 30 de noviembre de 2022, en plazo y forma, la justificación y documentación requerida por parte de la Mesa de contratación en relación al Lote 4.

Con fecha 11 de enero de 2023 se recibe una aportación complementaria de documentación por parte de la empresa licitadora por un hecho nuevo acontecido relativo al otorgamiento parcial de una subvención concedida por la Generalitat de Catalunya.

La mesa de contratación, en sesión celebrada el 23 de enero de 2023, acordó solicitar a TRANSPORTES GENERALES DE OLESA S. A. U., aclaraciones en relación a condiciones técnicas, organizativas y económicas que aplican a los autobuses eléctricos propuestos en la oferta, especialmente en lo relativo a los sistemas de recarga de los mismos previstos, procediéndose a su notificación a la interesada con fecha 25 de enero de 2023 y otorgándole un plazo de cinco días hábiles.

Con fecha 1 de febrero de 2023 la empresa licitadora presentó, en plazo y forma, las aclaraciones requeridas por la mesa de contratación.



2 OBJETO DEL INFORME.

El objeto del presente informe técnico es servir de apoyo y justificación técnica a la Mesa de contratación del expediente de licitación “CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR METROPOLITANO PERMANENTE DE VIAJEROS, DE USO GENERAL, POR CARRETERA DEL ÁREA DE ZARAGOZA” (Expte. CON/03/2022) al fin de elevar al Órgano de Contratación la correspondiente propuesta de aceptación o rechazo con respecto al análisis de la justificación aportada por la empresa licitadora incurso en presunción de anormalidad en la oferta económica presentada en el Lote 4 del referido expediente de licitación.

Atendiendo a los antecedentes señalados y con carácter previo al estudio detallado de los elementos que conforman las ofertas económicas, el **presente informe analizará inicialmente si las justificaciones aportadas por la empresa licitadora resultan conformes y coherentes con la documentación aportada en su oferta** e incluida en el sobre B de la licitación, en cuanto al contenido evaluable mediante juicios de valor, y en el sobre C, en relación a los criterios de evaluación automática con arreglo a fórmulas.

A continuación, el presente informe determinará, inicialmente, unas bases generales del procedimiento de análisis de los elementos que configuran las ofertas económicas a analizar, para posteriormente analizar el conjunto de las justificaciones aportadas por la empresa incurso en dicha presunción de anormalidad con el fin de analizar si, desde un punto de vista técnico, la referida licitadora ha destruido o no el indicio de que la oferta es inviable en los términos en los que la ha expuesto.

Para ello, puesto que la variable sobre la que se presenta la oferta económica es la Compensación por Obligaciones de Servicio Público (COSP), que se determina como la diferencia entre los costes de explotación del servicio más el beneficio empresarial (margen) y los ingresos tarifarios previstos por la explotación del servicio

$$\text{COSP} = \text{COSTES DE EXPLOTACIÓN} + \text{MARGEN EMPRESARIAL} - \text{INGRESOS TARIFARIOS}$$

se analizarán todos los elementos que configuran los costes de explotación y, en su caso, la demanda y los ingresos tarifarios ofertados, de forma que, **si el margen bruto empresarial (beneficio) resultante es positivo se concluirá que la oferta en su conjunto es viable**, independientemente de posibles incoherencias internas de la misma o de si dicho margen es muy pequeño o marginal, **mientras que si el margen es negativo, es decir, la explotación del servicio ocasionaría pérdidas a la licitadora, se concluirá que la oferta es inviable y que, por tanto, debería de ser rechazada por resultar anormalmente baja.**



3 ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES APORTADAS POR LA LICITADORA PARA LA JUSTIFICACIÓN DE LA VIABILIDAD DE LA OFERTA FORMULADA.

3.1 CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA MODIFICACIÓN DE LA OFERTA Y COHERENCIA DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS

El apartado 6.4.2 del PCAP en relación con los criterios para la determinación de las ofertas anormalmente bajas y, en particular, la justificación a presentar llegado el caso por el licitador establece que:

“Para la justificación de la proposición realizada, cada licitador presentará su propio estudio económico financiero del Contrato correspondiente, en el que, siguiendo el esquema del incluido en el correspondiente Proyecto de Explotación y según el modelo que se incluye en el Anexo IV de este Pliego de Condiciones, recoja expresamente tanto las hipótesis de demanda e ingresos que realice el licitador como las previsiones de todos los gastos en que incurra para la prestación del servicio definido en este Pliego de Condiciones y en el correspondiente Proyecto de Explotación, incluyendo los derivados de todos los compromisos asumidos en su oferta que tengan implicaciones económicas para la explotación del servicio”.

El Anexo IV del PCAP, redunda expresamente en la unicidad del estudio económico-financiero y la oferta presentada como base de licitación: *“La estructura del Estudio Económico – Financiero deberá ser la misma que la empleada en el que sirve de base a la licitación y que forma parte del Proyecto de Explotación correspondiente.*

Con fecha 30 de noviembre de 2022, **la empresa licitadora presentó su estudio económico financiero del Lote 4, siguiendo el modelo del Anexo IV del PCAP.**

Posteriormente, tal como se detalla en los antecedentes, y en respuesta a la petición de la mesa de contratación, con fecha 1 de febrero de 2023, la empresa licitadora presentó un documento adicional de aclaraciones en relación con las condiciones técnicas, organizativas y económicas que aplican a los autobuses eléctricos propuestos en la oferta. A este documento, de 39 páginas, incluidos portada e índice, 13 documentos anexos y declaración de confidencialidad, ya no le resulta de aplicación ni sigue el formato y apartados del Anexo IV del PCAP.

A pesar de ello, el requerimiento formulado por la Mesa de contratación de 25 de enero de 2023 sí pone como condición indispensable que la empresa licitadora no modificase mediante este trámite nada en relación a las cuantías presentadas o de cualesquiera otros aspectos de la oferta que anteriormente hubieran sido dados (cito textual salvo error u omisión, los subrayados son propios s.e.o.u):

“.../... se SOLICITA a TRANSPORTES GENERALES DE OLESA S. A. U. para que, EN EL PLAZO DE 5 DÍAS HÁBILES a computar conforme a lo establecido en el apartado primero de la Disposición Adicional 15ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de contratos del sector público y resto de



*normativa aplicable en atención a la materia, **aporte mayor detalle o aclaración sobre los particulares expresados en el punto expositivo VII; indicándole, a todos los efectos, la imposibilidad de que mediante este trámite pueda proceder a la alteración de las cuantías presentadas o de cualesquiera otros aspectos de la oferta que anteriormente hubieran sido dados.***”

Pues bien, analizado en detalle el documento de aclaraciones presentado el 1 de febrero de 2023 (en adelante aclaraciones o documento de aclaraciones), **en la documentación presentada por la licitadora se observan modificaciones significativas respecto a la oferta inicial presentada en los sobres B y C (en adelante oferta inicial), y su justificación mediante el estudio económico financiero presentado el 30 de noviembre de 2022** (en adelante justificación de la baja o justificación), las cuales se pasan a detallar, pormenorizadamente, a continuación.

En primer lugar, éstas afectan de manera clara y directa **al número de vehículos** incluidos en la oferta y los posteriormente indicados en el documento de aclaraciones.

En el apartado 17 del cuadro de características del contrato incluido en la página 7 del PCAP, se indican el **número mínimo de vehículos que deberá adscribir el contratista al servicio** que para el Lote 4 son 2 autobuses titulares y uno de reserva de la tipología *Microbús Eléctrico*, 14 autobuses titulares y uno de reserva de la tipología *Urbano Híbrido* y 3 autobuses titulares y uno de reserva de la tipología *Metropolitano Euro-VI*, sumando un total de 22 autobuses que corresponden a 19 titulares y 3 de reserva.

La oferta presentada por la mercantil licitadora no detalla expresamente el número total de vehículos que se compromete adscribir. En el apartado de plan de operación (página 4 de su oferta), sí incluye los vehículos requeridos para la prestación del servicio, asimilables, por tanto, a los denominado vehículos titulares del servicio en el PCAP, y que coinciden, en número y tipología, con los mínimos exigidos como titulares (5 de la tipología *urbano* y 4 de la tipología *metropolitano*):

VEHÍCULOS	Laborables	Sábados lab.	Dom. y festivos	Madrugadas
Urbano (Urb.)	14 (1x 601, 2x 602-612, 1x 602-612-604, 7x 603-613, 3x 604)	10 (2x 602-612, 5x 603-613, 3x 604)	6 (2x 602-612, 3x 603-613, 1x 604)	2 (1x N63, 1x N64)
Metropolitano (Met.)	3 (2x 619-620, 1x 700)	3 (2x 619-620, 1x 700)	3 (2x 619-620, 1x 700)	1 (1x N61)
Micro (Mic.)	2 (1x 611, 1x 615)	2 (1x 611, 1x 615)	2 (1x 611, 1x 615)	-
TOTAL	19	15	11	3

Más clarificador a este respecto resulta **la descripción de flota aportada en el apartado 4.1. de la justificación de la baja** relativo a *amortizaciones*, donde la empresa licitadora detalla que se adquieren un total de 22 autobuses, coincidentes, por tanto, con el mínimo total (titulares más reservas) previsto en el PCAP y compatible con el número de 9 vehículos titulares indicado en la oferta. De ellos 21 se adquieren de tecnología eléctrica pura y uno de tecnología híbrida diésel-eléctrico.



No obstante, **el documento de aclaraciones modifica la dotación de vehículos en tanto que tal como se recoge en su página 2: “en días laborables se requieren 21 vehículos para realizar la operativa en vehículos eléctricos”, a los que hay que sumar el de tecnología híbrida suponiendo un total de 22 vehículos titulares en día laborable, y, por tanto, no los 19 que se indicaban en la oferta.**

Esta modificación es abiertamente admitida por la empresa licitadora desde la misma introducción del documento de aclaraciones (s.e.o.u):

“Para operar con vehículos 100% eléctricos la gran mayoría de las líneas del contrato, se propone una operativa específica. Esta operativa contempla el uso de un número de vehículos ligeramente superior al estrictamente necesario para operar el servicio en caso de hacerlo con vehículos no eléctricos”.

A pesar que la empresa licitadora emplea el verbo “proponer” en relación al aumento de flota incluido en el documento de aclaraciones, en realidad **se trata de una necesidad indispensable para poder operar el servicio según las condiciones ofertadas con un 95,45% de la flota eléctrica.**

De hecho, nada en los Pliegos habría impedido a la empresa licitadora, que en el documento de oferta desde el momento inicial hubiera indicado que la flota propuesta para operar en día laborable era de 22 vehículos y no de 19.

Ni siquiera el hecho de que fuera criterio valorable mediante fórmula el compromiso medioambiental de la flota y que se indicara en lo relativo al Plan de Vehículo incluido en el sobre B la necesaria omisión de toda referencia que permitiera anticipar esta valoración, puede ser esgrimido como argumento para no haber recogido desde el inicio este aumento de vehículos, ya que en ningún caso era necesario indicar la causa que generaba la necesidad de aumento de flota, e incluso, aunque se hubiera indicado que era a causa de la autonomía de los vehículos propuestos, esto no señalaba, necesariamente, al uso de autobuses eléctricos puros, ya que otras tecnologías como la pila de hidrógeno, el gas natural o el biometano también presentan autonomías inferiores a las de los vehículos diésel.

Con todo, **lo ocurrido es una modificación sobrevenida de la oferta presentada en cuanto al número de vehículos que componen la flota ofertada valiéndose para ello del trámite de aclaraciones.**

Pero esta modificación del número de vehículos totales propuesto tiene otra consecuencia trascendente, ya que afecta al anteriormente citado compromiso medioambiental de la flota, que es un criterio de valoración de la oferta automática mediante fórmulas definido en los apartados 6.2.4.3.4 y 6.3.2.4 del PCAP.

De esta manera, la oferta de la empresa licitadora incluida en el sobre C se compromete al porcentaje de flota siguiente correspondiente a cada categoría medioambiental:



COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL											
Categoría ambiental	Puntuación	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10
CERO-1	10	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%	95,45%
CERO-2	9										
ECO-1	6										
ECO-2	2	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%	4,55%

El licitador deberá indicar el porcentaje de flota de cada categoría ambiental con el que prestará el servicio paracada año de la concesión, siempre sobre vehículos mínimos necesarios. Se incluyen vehículos de reserva. Los valores ofertados se indicarán con aproximación al segundo decimal.

Este porcentaje se determina sobre el total de vehículos mínimos necesarios incluyendo los vehículos de reserva. En el caso de la oferta presentada por la empresa licitadora, el porcentaje ofertado es el resultado de considerar 21 vehículos en la categoría CERO-1 (incluye eléctricos), y 1 vehículo en la categoría ECO-2 (incluye híbridos):

- CERO-1 = $21/22 = 95,45\%$
- ECO-2 = $1/22 = 4,55\%$.

No obstante, si como la empresa licitadora indica en el documento de aclaraciones, el número mínimo de vehículos titulares necesarios para prestar el servicio son 22, a los que hay que añadir los tres vehículos mínimos de reserva, estos porcentajes se modifican.

En cualquier caso, la empresa licitadora en su documento de aclaraciones obvia el hablar de los vehículos de reserva, con lo que, dada la coincidencia que se genera entre el número de vehículos titulares propuestos en la aclaración (22) y el número total de vehículos mínimos (titulares más reservas) indicado en el PCAP (22), resulta posible pasar por alto esta circunstancia y no reparar en la modificación realizada del número de vehículos ofertados.

Por tanto, a priori se desconoce cuáles serían las tecnologías que propondría para estos 3 vehículos adicionales que se requieren como reserva. Más adelante, este informe justifica que estos deberían corresponder, para resultar viable la operación, al menos uno a la tecnología híbrido, pudiendo resultar los otros dos de tecnología eléctricos. Con ello, los porcentajes a indicar en el sobre C en relación con el compromiso medioambiental habrían sido los siguientes:

- CERO-1 = $23/25 = 92,00\%$ (menor que el indicado de 95,45%)
- ECO-2 = $2/25 = 8,00\%$ (mayor que el indicado de 4,55%).

En definitiva, **la modificación incorporada de manera sobrevenida en la flota ofertada modifica los valores presentados correspondientes a los criterios valorables de manera automática con arreglo a fórmulas, de tal manera que los que deberían haber sido le otorgarían una menor puntuación a la empresa licitadora.**

En segundo lugar, y como consecuencia de esta necesidad de aumento de la flota de vehículos ofertada, **la aclaración supone, también, una modificación sobrevenida del plan de operación incluido en la oferta inicial.**



El apartado 6.2.4.2 del PCAP establece en el contenido obligatorio que debe incluir la oferta técnica evaluable mediante juicio de valor. En relación con la organización del servicio y el plan de vehículos se fija que los licitadores, entre otras consideraciones, deben incluir el contenido siguiente:

a) Organización del Servicio

.../...

Plan de operación justificando el cumplimiento de las condiciones operativas establecidas en el PPTP y el PCAP, que incluya los cuadros de marcha para cada una de las líneas, detallando el número y tipo de autobuses y los servicios de conducción empleados, ajustado, en todo caso, a la extensión máxima de la memoria indicados.

En lo relativo al Plan de operación, la oferta presentada incluye, según lo indicado, unos cuadros de marcha cuantificando los autobuses y los servicios de conducción.

No obstante, **el documento de aclaraciones contradice esta información** en tanto que plantea operar, como ya se ha analizado, con 22 autobuses en día laborable, **y altera, por tanto, su asignación a los cuadros horarios planteados para la diferentes líneas**, como manifiesta gráficamente para el caso de la línea 604:

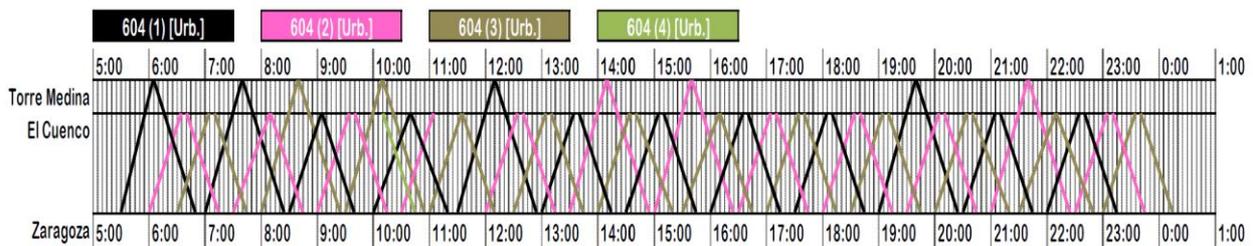


Diagrama de marcha de la línea 604 incluido en la Memoria presentada en el sobre B de la oferta

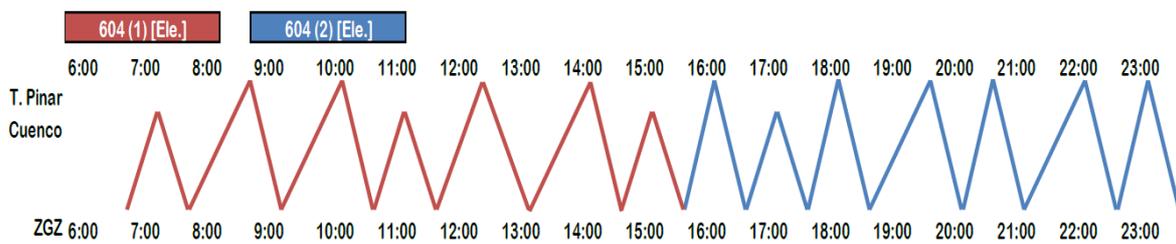


Diagrama de marcha de la misma línea 604 incluido en la posterior aclaración de 1/02/2023, que modifica la organización del bus 3º anteriormente propuesta

En relación con los turnos de conducción, se plantean en la oferta 36 turnos de conducción en día laborable, con las restricciones de tiempos de conducciones máximas a aplicar. No obstante, **los horarios de idas y venidas a cocheras planteados para garantizar las autonomías de los vehículos en el documento de aclaraciones no guardan relación alguna con los turnos de conducción incluidos en la oferta**. Sirva como simple ejemplo de esto que el cuarto turno de conducción de la línea 604, anteriormente señalada, en día laborable entra en servicio a las 9:55 h en el plan de operación incluido en la oferta, mientras que en la aclaración se requiere a las 10:10 h, mientras que el quinto turno de



conducción, en esta misma línea, en la oferta se incorpora a las 10:55 h mientras que en la aclaración se debe incorporar a las 14:10 h, y así sucesivamente.

Cierto es que en este caso se trata de una modificación de las condiciones de servicio sin afcción a los horarios de las expediciones ni, por tanto, a los kilómetros y horas en línea que son las variables de índole contractual con base en las cuales se determina el coste a abonar al contratista. No obstante, **esta alteración de las configuraciones de los turnos de conducción basadas en las entradas y salidas a cocheras sí que tiene un impacto significativo en los kilómetros y las horas de toma y deje, generando mayores costes para la empresa licitadora.**

Por tanto, resulta imposible que el estudio económico-financiero que resulte de una configuración de cuadros de marcha basada en la operación con 19 vehículos, como se describe en la oferta, sea el mismo que el resultante de una operación mediante 22 vehículos, con constantes idas y venidas a cocheras. Cabe analizarse **como el nuevo plan de servicio planteado modifica las magnitudes principales de operación con las que se determinó la oferta económica** planteada por el licitador, que son los veh·km, los veh·h y los vehículos.

En este sentido, ni la oferta técnica presentada en el Sobre B ni la económica presentada en el sobre C incluyen ninguna referencia a las magnitudes totales de veh·km y veh·h consideradas por el licitador. Por tanto, estas magnitudes son incluidas por vez primera en la justificación a la baja temeraria y detalladas en su Anexo 02-01.

Analizando, por tanto, este cuadro como el relativo al plan de operación de la oferta presentada por el licitador, se observa que presenta una descomposición por tipo de día y línea, en línea y toma y deje, con los totales diarios y anuales por tipo de vehículo.

Se observan dos deficiencias destacadas en este cuadro:

- El total de veh·km en línea, que constituye la magnitud contractual con base en la cual se certifica el servicio como se indica en el apartado 7.1.2.7. y que responde de manera objetiva a los cuadros horarios incluidos en el Proyecto de explotación, resulta en un 5,4% inferior al incluido en el Proyecto. Analizada la desagregación, esta modificación proviene, principalmente, de la omisión de los kilómetros en vacío entre cabeceras, que sí que forman parte de los kilómetros en línea según lo estipulado en el apartado 7.1.2.4 del PCAP.
- La cifra total tanto de veh·km en línea como totales (incluyendo toma y deje) se obtiene sin adicionar el 1,5% de reserva para servicios especiales indicado en el Proyecto de explotación y los Pliegos, a pesar de que la justificación en el apartado 2 menciona expresamente *“que incluyen un 1,5% de incremento para cubrir los aumentos de servicio relativos a servicios especiales”*.

El documento de aclaraciones incluye una descripción de la operativa del servicio mediante vehículos eléctricos. Se observa que, aunque no es indicado de manera expresa, ésta operativa detallada no incluye referencia alguna en relación a la línea 700. Se debe entender, por tanto, que esta línea no se prevé operar mediante vehículo eléctrico sino mediante el vehículo híbrido de tipología metropolitana previsto en la flota ofertada, siendo esta hipótesis compatible con lo definido en el Proyecto de



explotación, en tanto que se requiere un único vehículo para su operación con operativa convencional, pero se requerirían dos vehículos eléctricos para atender su recorrido diario.

Analizando, de nuevo, este cuadro horario se observan las siguientes deficiencias:

- Los kilómetros anuales previstos para la tipología de híbrido metropolitano que opera la línea 700 resultan un 30,5% inferiores a los determinados en la justificación, resultando los del primer escrito los realmente ajustados o en mayor medida, coincidentes con el Proyecto de explotación.
- De nuevo, la cifra total de veh-km se obtiene sin adicionar el 1,5% de reserva para servicios especiales indicado en el Proyecto de explotación y los Pliegos.
- **El total de veh-km resultante**, corregido el error indicado en la línea 700 para hacerlo coincidir con lo presentado en el Anexo 02-01, **resulta un 3,3% más que los indicados por el licitador en la justificación.**

Todo este análisis se reproduce nuevamente en lo que respecta a los veh-h que por simplicidad expositiva se resume en:

- El total de veh-h en línea, que constituye la magnitud contractual con base en la cual se certifica el servicio como se indica en el apartado 7.1.2.7. y que responde de manera objetiva a los cuadros horarios incluidos en el Proyecto de explotación, resulta un 20,0 % inferior al incluido en el Proyecto.
- **El documento de aclaraciones modifica las magnitudes de veh-h presentados en la justificación de la baja, resultando un 6,7% más que los indicados por el licitador en la primera justificación.**
- La cifra total de veh-h se obtiene sin adicionar el 1,5% de reserva para servicios especiales indicado en el Proyecto de explotación y los Pliegos.

Se observa con claridad como **el documento de aclaraciones, además de contener los señalados errores favorables a la justificación presentada por el licitador, modifica las magnitudes presentadas en la justificación de la baja en cuanto los veh-km presentados y los veh-h.**

En conclusión, resulta totalmente incongruente que el plan de operación incluido en el documento de aclaraciones sirva para sustentar el estudio económico-financiero de la oferta y su justificación, modificando sus variables de cálculo. Estamos, nuevamente, ante la introducción de una clara modificación de la oferta y su estudio económico financiero valiéndose para ello de un trámite de aclaración solicitado con la premisa de no modificar ninguno de los valores incluidos en la oferta.

Resulta, además, que **el plan de operación es un criterio de valoración sujeto a juicio de valor según lo indicado en el apartado 6.3.1 del PCAP.** En particular, la valoración de este apartado le otorga 1,50 puntos sobre 2,50 puntos máximos, con mención expresa al detalle aportado respecto al número y tipo de autobuses y de los servicios de conducción empleados (s.e.o.u):



Conforme a la descripción de la metodología de valoración anteriormente descrita y conforme a la oferta presentada por el licitador en relación al Plan de operación, se dispone:

- a) El cumplimiento de lo establecido en los pliegos se desarrolla con un nivel medio de detalle.
- b) No se considera que los cuadros de marcha presentados aporten valor en la oferta.
- c) Se valora positivamente el nivel de detalle del número y tipo de autobuses e idoneidad para cada línea.
- d) Se valora positivamente el nivel de detalle de los servicios de conducción empleados.
- e) Se valora positivamente que la propuesta presenta la operativa general del servicio, con visión de mayor alcance y con identificación de características particulares al contrato, pero se echa en falta mayor detalle y profundidad.

Por todo ello se valora este conjunto con 1,50 puntos sobre los 2,50 puntos de valoración máxima que dispone el PCAP.

Por tanto, la **modificación del plan de operación presentado en los términos del documento de aclaraciones resultaría una valoración diferente a la otorgada.**

En definitiva, esto viene a reforzar la conclusión anteriormente alcanzada de que **el documento de aclaraciones viene a plantear un nuevo plan de operación para la organización del servicio distinto del presentado en la en la Memoria presentada en el sobre B de la oferta.** Sin este nuevo plan de operación, puede afirmarse, como el propio licitador manifiesta en su aclaración, que **el presentado anteriormente en la oferta no podría operarse con vehículos eléctricos, a pesar de haber incluido esta opción como base de su oferta.**

En tercer y último lugar, en relación a las **características de los vehículos** incluidos en el Plan de vehículos del licitador, se observan, de nuevo, incongruencias entre lo incluido en la oferta y lo detallado en el documento de aclaraciones.

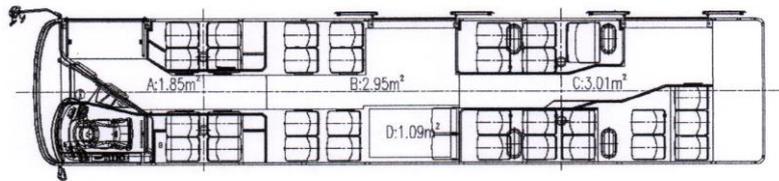
En particular, la oferta técnica presentada prevé los siguientes vehículos:

- Como microbús proponen una autobús clase II de 12,2 m con capacidad de 80 plazas (31s, 48p y 1 PMR).
- **Como bus urbano** proponen una autobús clase II de 12,2 m con **capacidad de 85 plazas** (31s, 53p y 1 PMR) y 3 puertas de acceso de doble hoja.
- Se incluyen dos propuestas de bus metropolitano:
 - o Autobús clase II de 12,2 m con **capacidad de 75 plazas** (39s, 35p y 1 PMR) y 2 puertas de acceso de doble hoja.



- Autobús clase II de 13 m con capacidad de 75 plazas (49s, 25p y 1 PMR) y 2 puertas de acceso (delantera simple, trasera doble hoja).

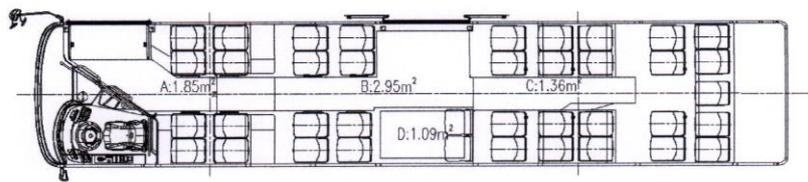
La documentación facilitada en la aclaración presenta un autobús ALFABUS eléctrico Clase II de 12,2 m (YS6123GBEVA), con 3 puertas dobles, con 32 asientos y **capacidad máxima de 81 pasajeros** (32s, 49p) cuando no se ocupe el espacio de la silla de ruedas y 77 en caso de que sí (32s, 45p). Este autobús correspondería, por longitud y puertas al modelo de urbano, si bien **no cumple con la capacidad total máxima de 85 plazas indicada en la oferta del licitador**.



2类类型：三门，1个轮椅区，最大载客座位数32，站立人数49人(车内没有轮椅的情况下)
Class II: 3 doors, 1 wheelchair area, total number of seats: 32, standing passengers: 49 (in case there is no wheelchair in the bus)

2类类型：三门，1个轮椅区，最大载客座位数32，站立人数45人(车内已有轮椅的情况下)
Class II: 3 doors, 1 wheelchair area, total number of seats: 32, standing passengers: 45 (in case there is a wheelchair in the bus)

Incluye, además, un autobús ALFABUS eléctrico Clase II de 12,2 m (YS6123GBEVA), con 2 puertas, con 32 asientos y capacidad máxima de 81 pasajeros (**37s, 44p**) cuando no se ocupe el espacio de la silla de ruedas y 77 en caso de que sí (**37s, 40p y 1 PMR**). Este autobús correspondería, por longitud y puertas al modelo de metropolitano, si bien **no cumple ni con las especificaciones mínimas del pliego (39 plazas sentadas) ni con la configuración indicada en su oferta con capacidad para 75 pasajeros (39 sentados, 35 de pie y una silla de ruedas)**.



2类类型：两门，1个轮椅区，最大载客座位数37，站立人数44人(车内没有轮椅的情况下)
Class II: 2 doors, 1 wheelchair area, total number of seats: 37, standing passengers: 44 (in case there is no wheelchair in the bus)

En tercer lugar, presenta un autobús Crossway Low Entry Diésel Mild Hybrid, Clase II, con configuración opcional de 12 y de 13 m, del que no aportan más especificaciones técnicas ni configuración interior.

Por otro lado, la memoria de la oferta técnica incluye expresamente su compromiso de instalar un armario para el **transporte de bicicletas plegadas y pequeños vehículos de movilidad personal**, así como un sistema de anclaje y fijaciones que permita el transporte de **2 bicicletas no plegables**. No obstante, los esquemas facilitados y reproducidos anteriormente no parecen prever estas opciones, **cuya materialización supondría reducir algunas de las plazas sentadas, alejándose aún más de su compromiso de plazas determinado en su oferta**.



Se trata de una nueva incongruencia que, aunque puede parecer menor en tanto que la configuración interior de los autobuses puede configurarse de manera flexible dentro de la normativa de aplicación y de acuerdo con el fabricante, se da la circunstancia de que, nuevamente, se trata un aspecto, el de la capacidad de los autobuses, que se ha valorado dentro de los criterios sujetos a juicio de valor definidos **en el apartado 6.3.1 del PCAP. Así, las configuraciones incorporadas en el documento de aclaraciones, además de incumplir el Pliego, habría resultado una menor valoración que la otorgada.**

Adicionalmente, tratándose de vehículos eléctricos que se caracterizan por requerir importantes bloques de baterías que aumentan el peso de los autobuses y consumen un mayor espacio para alojarse, y dándose la circunstancia de que esta información de características técnicas de los vehículos no fue incorporada en primera instancia en la justificación de la baja, sino a petición del CTAZ en el documento de aclaraciones, **surge la duda razonable de si la oferta económica presentada pudiera no corresponder con los autobuses que se requiere de acuerdo a la oferta inicial, y ésta, por limitaciones que se desconocen, resultase más cara que la aportada.**

En conclusión:

- Queda justificado que la empresa licitadora **ha modificado mediante el trámite de aclaraciones solicitadas por el CTAZ en relación con los vehículos eléctricos, la oferta presentada y la posterior justificación de la baja**, contraviniendo la indicación expresa manifestada por la Mesa de contratación de *“la imposibilidad de que mediante este trámite pueda proceder a la alteración de las cuantías presentadas o de cualesquiera otros aspectos de la oferta que anteriormente hubieran sido dados”*.
- **Estas modificaciones atañen**, para mayor gravedad, **a criterios sujetos a valoración** como son el compromiso medioambiental de la flota, el plan de operación o la capacidad de los autobuses.
- Los diferentes escritos presentados de justificación y posterior aclaración **presentan claras incongruencias entre sí y con la propia oferta incluida en el sobre B** del licitador, así como manifiestos errores, en cuestiones como:
 - o La configuración de plazas totales, sentadas y de pie de las tipologías de autobús urbano y metropolitano, que modifica en el documento de aclaraciones lo indicado en su oferta.
 - o La omisión del 1,5% de servicios especiales adicionales a los regulares.
 - o Las variaciones o errores en las magnitudes de veh-km y veh-h considerados en cada caso en algunas líneas específicas, todas ellas del lado de beneficiar al licitador en su justificación.

En este sentido, se analiza, a continuación, la normativa que, entre otra, resultaría de aplicación al caso descrito, así como algunas resoluciones de Tribunales Administrativos de Contratos Públicos y fallos de diferentes Tribunales jurisdiccionales que se han pronunciado, con prodigalidad sobre la materia.

Así y por lo que respecta a la posibilidad que dispone la administración pública para proceder a la apertura de un trámite de aclaraciones a las ofertas presentadas, dispone el artículo 176.1 de la Ley



9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP en lo sucesivo), relativo a la Presentación, examen de las ofertas y adjudicación (s.e.u.o).

1. Las ofertas deben incluir todos los elementos requeridos y necesarios para la realización del proyecto. La mesa podrá solicitar precisiones o aclaraciones sobre las ofertas presentadas, ajustes en las mismas o información complementaria relativa a ellas, siempre que ello no suponga una modificación de los elementos fundamentales de la oferta o de la licitación pública, en particular de las necesidades y de los requisitos establecidos en el anuncio de licitación o en el documento descriptivo, cuando implique una variación que pueda falsear la competencia o tener un efecto discriminatorio.

Posición que viene avalada por múltiples resoluciones del TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES como la 14/2019 y la 308/2019

Seguidamente, se ha de tomar en consideración lo establecido en el artículo 84 de la Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que establece lo siguiente (s.e.o.u):

*Artículo 84. Rechazo de proposiciones. Si alguna proposición **no guardase concordancia con la documentación examinada y admitida**, excediese del presupuesto base de licitación, **variara sustancialmente el modelo establecido**, o comportase error manifiesto en el importe de la proposición, o existiese reconocimiento por parte del licitador de que adolece de error o **inconsistencia que la hagan inviable, será desechada por la mesa, en resolución motivada**. Por el contrario, el cambio u omisión de algunas palabras del modelo, con tal que lo uno o la otra no alteren su sentido, no será causa bastante para el rechazo de la proposición*

También, lo fijado por el artículo 139.1 de la LCSP en todo aquello que versa sobre las proposiciones de los interesados y la sujeción de las mismas a la condiciones y requisitos que se fijan en los pliegos de contratación aprobados por el órgano administrativo correspondiente:

“1. Las proposiciones de los interesados deberán ajustarse a los pliegos y documentación que rigen la licitación, y su presentación supone la aceptación incondicionada por el empresario del contenido de la totalidad de sus cláusulas o condiciones, sin salvedad o reserva alguna, así como la autorización a la mesa y al órgano de contratación para consultar los datos recogidos en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público o en las listas oficiales de operadores económicos de un Estado miembro de la Unión Europea”

De tal manera, que resulta claro que **el pliego constituye lex contractus**, con eficacia jurídica no sólo para el órgano de contratación sino también para cualquier interesado en el procedimiento de licitación. Así se ha pronunciado, entre otras, la Resolución nº 282/2022 y nº 551/2014, citada en la nº 474/2019 del TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES.

En lo tocante a las consecuencias legales que se infieren cuando por parte de licitador se introducen modificaciones a la oferta inicialmente presentada, variaciones que se pueden dar a lo largo de la vida de la tramitación del expediente administrativo de contratación, entre otras, bien fuera a raíz de la



presentación de las justificaciones ante la posibilidad de que la oferta estuviera incurso en temeridad o anomalía, o ante la petición de aclaraciones a la misma, o, incluso cuando por parte de la mercantil se presentase cualquier otro tipo de documentación, en la fase correspondiente, así como cuando esas fueran detectadas de oficio por la administración, etc. En definitiva, se hace preciso traer a colación lo dicho en la Resolución nº 906/2020 DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES del 26 de agosto de 2020 (Recurso nº 593/2020. C.A. Illes Balears 52/2020) mediante el que (s.e.u.o):

*“(…)Sobre esta cuestión este Tribunal (por ejemplo: Resolución nº 443/2019, de 25 de abril), partiendo del art. 84 del RGLCAP, tiene dicho que: ‘De otra parte, el artículo 81 del RGLCAP sólo prevé la posible subsanación de defectos o errores en la documentación administrativa, y no en la oferta económica. **Por tanto, la regla general es que la oferta se ajuste con precisión a lo previsto en el pliego, siendo insubsanables los defectos o errores que en ella se observen, siendo extraordinarias las excepciones.** La jurisprudencia admite, con carácter excepcional, la subsanación de defectos en la oferta económica, si los errores u omisiones son de carácter puramente formal o material, **pues de otro modo se estaría aceptando la posibilidad de que las proposiciones puedan ser modificadas de modo sustancial después de presentadas, lo que es radicalmente contrario a los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia.** Así, el error en la oferta económica no supone ipso iure en todos los casos la exclusión sin más del licitador, pero la posibilidad de subsanación de la oferta, y, por tanto, que no sea rechazada, **exige como conditio sine qua non la inmutabilidad de su oferta, de modo que, cualquier interpretación que suponga aceptar un cambio de tales características en la oferta debe ser rechazada.** Por ello, es regla general, que una vez conocidas las ofertas presentadas por el resto de los licitadores y la puntuación otorgada a cada una de ellas, no cabe modificación alguna en la oferta del licitador. **De acuerdo con el artículo 84 del RGLCAP, el error en el importe de la proposición determina la exclusión cuando es manifiesto, o cuando, existiendo reconocimiento por parte del licitador de que la oferta adolece de error o inconsistencia, éstos la hagan inviable, cambiando el sentido de la proposición.** Hemos sostenido una interpretación antiformalista del precepto, que hace que ambos supuestos —error manifiesto y viabilidad de la oferta— se aproximen, siendo el elemento clave para determinar si la propuesta puede ser aceptada, a pesar del error, que sea viable jurídicamente. Es viable jurídicamente la oferta que, aun conteniendo el error, respeta los principios de igualdad de trato, de concurrencia, y de transparencia, de modo que sólo será viable la oferta incurso en un error cuando sea posible su cumplimiento en las condiciones en que se realizó, sin alterar su cuantía o sus condiciones esenciales, sin perjuicio de la alteración que proceda respetando este límite infranqueable. (...)”*

Pero incluso, y a mayor abundamiento, no se puede dejar de obviar que las modificaciones que han sido introducidas por parte de esta licitadora, lo han sido una vez habían sido aperturadas las ofertas, tanto la suya como la del resto de licitadores y, por consiguiente, cuando ya habían sido valoradas por la mesa de contratación y ya habían sido conocidas las puntuaciones dadas a cada una de ellas. **Es decir, es una regla de toda licitación la que establece que, una vez conocidas las ofertas presentadas por el resto de los licitadores y la puntuación otorgada a cada una de ellas, no cabe modificación alguna en la oferta de ninguno de los interesados.** Así se pronuncia, entre otras, la Resolución nº 1244/2019 del



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES de 4 de noviembre de 2019 (Recurso 1188/2019 C.A. Castilla-La Mancha 99/2019) cuando manifiesta (s.e.u.o):

*“.../... Ahora bien, este Tribunal ha señalado que, una vez conocidas las ofertas presentadas por el resto de los licitadores, no se puede aceptar modificación alguna en la oferta económica. En este sentido, **nuestra Resolución 246/2011 dice:** En cualquier caso, y reconociendo que existe algún caso en que la jurisprudencia ha aceptado subsanar defectos observados en otra documentación presentada por los licitadores, **lo que resulta absolutamente claro es que una vez conocidas las ofertas presentadas por el resto de los licitadores y la puntuación otorgada a cada una de TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES Expdte. TACRC – 119/2019 VAL-22/2019 5 ellas, es del todo implantable que se pueda aceptar modificación alguna en la oferta del licitador**”. La aclaración de la oferta, que es posible, no puede propiciar el otorgamiento de un trato de favor a un interesado en detrimento de los demás, en el sentido de que diera lugar a que aquel, después de conocer el contenido de las otras ofertas, pudiera alterar la proposición inicialmente formulada.../...”*

Por todo ello, en el presente informe se pone de manifiesto que **el licitador ha usado el trámite de aclaraciones para introducir modificaciones sustanciales en su oferta** tales como son el número de vehículos a emplear o las magnitudes de veh-km y veh-h que conforman el estudio económico financiero que sustenta su justificación de la baja temeraria que, **de aceptarse, atentaría contra los principios de publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores, enunciados, entre otros, en los artículos 1.1 y 132.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. De tal suerte que nos encontraríamos con una oferta que no se ajusta al contenido de los pliegos que rigen la licitación, en los puntos y cláusulas anteriormente señalados, y ante una modificación de la misma que ha sido operada una vez una vez conocidas las ofertas presentadas por el resto de los licitadores y la puntuación otorgada a cada una de ellas.**

Aunque esta conclusión ya resultaría motivación suficiente para el rechazo de la proposición presentada por la empresa licitadora, se considera entrar a analizar, además, el fondo del asunto objeto del presente informe que es la viabilidad económica de la oferta presentada y su posterior modificación en el trámite de aclaración, aplicando, para ello, la misma metodología que la utilizada en el resto de las ofertas en situación de presunta baja temeraria en el presente expediente de licitación.

3.2 BASES GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS

3.2.1 PARÁMETROS DE PRODUCCIÓN DEL SERVICIO

Con carácter general, no se admitirán reducciones de los kilómetros de servicio ni de las horas de servicio previstas en los proyectos.

Si el licitador presenta un plan de explotación completo, en el que se detallen tanto los turnos de operación para cada uno de los vehículos como del personal de conducción, se podrán admitir reducciones en otras variables de producción tales como los kilómetros en vacío o los tiempos de presencia, regulación, de toma y deje o de cobertura.



3.2.2 COSTES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS

Con respecto a los costes relativos a los vehículos con los que se prestará el servicio, se tomará en consideración lo siguiente:

- **Costes de adquisición de los vehículos y cálculo amortización**
 - Si los costes de adquisición de los vehículos son menores para las distintas tipologías que los previstos en el proyecto de explotación, sólo se aceptarán los costes de adquisición que se justifiquen mediante presupuestos aportados por el licitador del suministrador/fabricante de los vehículos, en los que se indique que dicha oferta se refiere a los vehículos concretos ofertados y que incluyan la totalidad de las mejoras ofertadas por el licitador con respecto a los elementos relativos a seguridad, accesibilidad y confort.
 - En caso de que el licitador hiciera constar que obtendrá una ayuda de Estado, tal y como subvenciones para la adquisición de vehículos medioambientalmente más eficientes, deberá acreditar documentalmente que, al menos, ha solicitado dicha ayuda a la Administración o entidad correspondiente, haciendo constar documentalmente la ayuda solicitada y, en su caso, el otorgamiento de dicha subvención.
 - Si el porcentaje del valor residual de los vehículos considerado por el licitador es superior al previsto en los proyectos de explotación, sólo se admitirá dicho incremento porcentual si se acredita documentalmente por el licitador mediante certificados que acrediten tanto el precio de nueva adquisición como el precio de venta de vehículos equivalentes con 10 años de antigüedad.
- **Costes de adquisición de los equipos embarcados y sistemas ITS y cálculo amortización**
 - Con respecto a los costes de los equipos embarcados por vehículo y los costes totales relativos a la configuración de equipos, licencias y conexiones del sistema ITS, sólo se admitirán costes inferiores a los previstos en los proyectos de explotación si se acreditan dichos costes mediante presupuestos aportados por el licitador del suministrador/fabricante de los equipos y/o sistemas ITS, en los que se indique que dicha oferta se refiere a la flota y los sistemas ofertados y en los que se incluyan la totalidad de las mejoras ofertadas por el licitador.
 - Con respecto al porcentaje de valor residual de los elementos del sistema ITS, no se aceptarán porcentajes distintos al previsto en los proyectos de explotación, es decir, el valor residual deberá ser nulo a la finalización del contrato (10 años).
- **Costes financieros para la adquisición de los vehículos**
 - Con respecto a los costes de financiación para la adquisición de los vehículos ofertados, solo se admitirán costes inferiores a los previstos en los proyectos de explotación siempre que el plazo del préstamo no supere los 10 años de vigencia del contrato.
 - Con respecto al tipo de interés, solo se admitirá que éste sea inferior al previsto en los proyectos de explotación cuando se aporte un certificado de la entidad financiera vinculado a las inversiones previstas en el proyecto en el que así se indique. En ausencia



de dicha acreditación, se considerará el tipo de interés previsto en los proyectos de explotación, es decir, un 1,72% de interés anual.

- **Costes de los seguros de los vehículos**

- Con respecto a los costes relativos a los seguros de los vehículos, solo se admitirán costes inferiores a los previstos en los proyectos de explotación si se aporta una justificación documental en la que se exprese el compromiso de la entidad aseguradora de que el importe de los seguros vinculados a la flota concreta ofertada por el licitador de que el precio de las pólizas sea el considerado en la oferta del licitador.
- En cualquier caso, si el importe anual de las pólizas de seguros fuera variable durante el plazo de vigencia de 10 años del contrato, deberá tomarse como valor el importe promedio anual de dichas pólizas.
- Igualmente, en los ofertas o certificados aportados deberá constar expresamente que las pólizas ofertadas cubren al menos los seguros obligatorios exigidos por la legislación (artículo 21.2 de la LOTT), esto es un seguro de responsabilidad civil y el seguro obligatorio de viajeros.
- En ausencia de la anterior acreditación por parte de la licitadora, se podrá admitir un coste mínimo de los seguros equivalente al coste previsto en los proyectos de explotación con un descuento máximo de un 10%.

- **Costes fiscales de los vehículos**

- Con respecto a los costes relativos a la fiscalidad asociada a los vehículos, solo se admitirán costes inferiores a los previstos en los proyectos de explotación cuando se justifique documentalmente, al menos, los pagos del ITVM según la ordenanza fiscal del municipio donde se pretenda inscribir la licitadora para vehículos equivalentes a los ofertados, los pagos de la ITV y de las tasas obligatorias para la revisión de los tacógrafos digitales con base en facturas o recibos de vehículos equivalentes a los ofertados en el ámbito de influencia del contrato en cuestión y los pagos del IAE igualmente relativos a vehículos equivalentes a los ofertados en los anteriores términos.
- En caso de ausencia de lo anterior, los valores mínimos admitidos serán los siguientes:
 - Se considerarán los siguientes costes fiscales:
 - Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (ITVM)
 - Tasa de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV)
 - Impuesto de Actividades Económicas (IAE)
 - Revisiones obligatorias del Tacógrafo Digital
 - Los importes de las anteriores tasas e impuestos se determinan, para cada tipología de vehículo, tomando como referencia la siguiente normativa e hipótesis de cálculo:
 - ITVM: Se calcula conforme a la Ordenanza Fiscal Nº 6 del Ayuntamiento de Zaragoza, en función de las distintas capacidades de los vehículos y con las bonificaciones previstas en la misma (porcentajes de



bonificación y periodos de bonificación). Se calcula el coste anual medio por tipo de vehículo en el conjunto de los 10 años de vigencia del contrato.

TIPO VEHÍCULO	Cuota anual IVTM	% Bonificación	Periodo de bonificación	COSTE PROMEDIO ANUAL IVTM
VEHICULOS DIESEL > 55 PLAZAS	296,60 €	0%	-	296,60 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	296,60 €	75%	6 años desde primera matriculación	252,11 €
VEHICULOS DIESEL 39-55 PLAZAS	237,28 €	0%	-	237,28 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39-55 PLAZAS	237,28 €	75%	6 años desde primera matriculación	201,69 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	237,28 €	0%	-	237,28 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26-38 PLAZAS	237,28 €	75%	6 años desde primera matriculación	201,69 €
VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	166,60 €	0%	-	166,60 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 10-25 PLAZAS	166,60 €	75%	6 años desde primera matriculación	141,61 €

- **ITV:** Se calcular conforme a la Orden ICD/149/2022 por la que se da publicidad a las tarifas vigentes de la ITV. Se calcula el coste anual medio por vehículo en el conjunto de los 10 años de vigencia del contrato, en función de las inspecciones mínimas obligatorias que hayan de realizarse.

TIPO VEHÍCULO	Tarifa 1.9 (Inspección periódica)	Tarifa 5 (Tarjeta ITV)	Periodicidad (1 anual hasta 5 años + 2 anuales hasta 10 años)	COSTE PROMEDIO ANUAL ITV
VEHICULOS DIESEL > 55 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS DIESEL 39-55 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39-55 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26-38 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 10-25 PLAZAS	49,21 €	21,62 €	15	106,25 €

- **IAE:** Se calcula el coste anual medio por vehículo en función de lo establecido en el R.D.L. 1175/1990 y considerando los coeficientes de ponderación que hayan de aplicarse en función del valor anual medio del contrato en cuestión.



TIPO VEHÍCULO	Epígrafe 721.3. RDL 1175/1990 (Cuota provincial)	Coefficiente de ponderación	Coefficiente situación	COSTE PROMEDIO ANUAL IAE
VEHICULOS DIESEL > 55 PLAZAS	113,03 €	1,29	1,00	145,81 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	113,03 €	1,29	1,00	145,81 €
VEHICULOS DIESEL 39-55 PLAZAS	113,03 €	1,29	1,00	145,81 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39-55 PLAZAS	113,03 €	1,29	1,00	145,81 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	82,18 €	1,29	1,00	106,01 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26-38 PLAZAS	82,18 €	1,29	1,00	106,01 €
VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	54,74 €	1,29	1,00	70,61 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 10-25 PLAZAS	54,74 €	1,29	1,00	70,61 €

- Revisiones tacógrafo: Se calcula el coste anual medio en función de las revisiones mínimas obligatorias a realizar durante los 10 años de vigencia del contrato, considerando un coste medio por revisión de 120 euros.

TIPO VEHÍCULO	Coste revisión tacógrafo	Periodicidad mínima revisión (Reglamento UE 165/2014)	Número mínimo revisiones plazo concesión	COSTE PROMEDIO ANUAL REVISIÓN TACOGRAFO
VEHICULOS DIESEL > 55 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS DIESEL 39-55 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39-55 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26-38 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 10-25 PLAZAS	120,00 €	Cada 2 años	6,00	72,00 €

En definitiva, se admitirán como costes fiscales mínimos para cada tipología de vehículo los siguientes:

TIPO VEHÍCULO	COSTE PROMEDIO ANUAL ITV	COSTE PROMEDIO ANUAL IVTM	COSTE PROMEDIO ANUAL IAE	COSTE PROMEDIO ANUAL REVISIÓN TACOGRAFO	COSTE FISCAL PROMEDIO ANUAL MINIMO
VEHICULOS DIESEL > 55 PLAZAS	106,25 €	296,60 €	145,81 €	72,00 €	620,65 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	106,25 €	252,11 €	145,81 €	72,00 €	576,16 €
VEHICULOS DIESEL 39-55 PLAZAS	106,25 €	237,28 €	145,81 €	72,00 €	561,33 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39- 55 PLAZAS	106,25 €	201,69 €	145,81 €	72,00 €	525,74 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	106,25 €	237,28 €	106,01 €	72,00 €	521,54 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26- 38 PLAZAS	106,25 €	201,69 €	106,01 €	72,00 €	485,95 €



VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	106,25 €	166,60 €	70,61 €	72,00 €	415,46 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 10- 25 PLAZAS	106,25 €	141,61 €	70,61 €	72,00 €	390,47 €

3.2.3 COSTES ASOCIADOS A LOS KILÓMETROS DE RODADURA DEL SERVICIO

Con respecto a los costes relativos a la rodadura de los vehículos, se tomará en consideración lo siguiente:

- **Costes de la energía de tracción**

o Costes del combustible:

▪ Consumo:

- Solo se admitirán reducciones del consumo medio de combustible sobre los previstos en los proyectos de explotación en las distintas tipologías cuando se aporten certificados del fabricante y, adicionalmente, certificados de resultados en pruebas in situ con los vehículos ofertados en condiciones de explotación equivalentes.
- En ausencia de los documentos que certifiquen las anteriores circunstancias, se admitirá una reducción del consumo medio hasta un máximo de un 10% con respecto a los previstos en los proyectos de explotación.
- En caso de vehículos con tecnologías de tracción no previstas en los proyectos de explotación, pero admitidas en los pliegos (vehículos eléctricos o de pila de hidrógeno), el consumo medio deberá acreditarse igualmente mediante las anteriores certificaciones y, en ausencia de las mismas, se considerará que el consumo medio para vehículos eléctricos no será inferior a 1,200 kWh/Km.

▪ Precio del combustible:

- Solo se admitirán reducciones del precio medio de combustible cuando se aporten certificados de compromisos del suministrador del combustible del precio para el contrato. En caso de que el precio fuera variable durante los 10 años de vigencia del contrato, se tomará como referencia el precio medio anual.
- En caso de vehículos con tecnologías de tracción no previstas en los proyectos de explotación, pero admitidas en los pliegos (vehículos eléctricos o de pila de hidrógeno), el precio medio de la energía deberá acreditarse igualmente mediante las anteriores certificaciones y, en ausencia de las mismas, se considerará que el precio medio de la energía para vehículos eléctricos no será inferior a 0,15 €/kwh, sin



incluir las amortizaciones de las instalaciones de recarga u otras inversiones que hayan de acometerse por parte del licitador.

- También en el caso de tecnologías de tracción no previstas en los proyectos de explotación, pero admitidas en los pliegos, deberán preverse y acreditarse mediante presupuestos aportados por el licitador del suministrador externo todas aquellas instalaciones de recarga y otras que se precisen para la completa operación del plan de explotación ofertado. En particular, en el caso de prever la operación mediante vehículos eléctricos estas contemplarán, al menos, las siguientes con los límites siguientes a aplicar en el caso de no aportar justificaciones externas o resultar insuficientes:
 - Acometida en media tensión, incluyendo obra civil y equipamiento eléctrico, proyecto y legalización. En ausencia de justificación, se considerará una inversión mínima de 100.000 euros por MW necesario, con una amortización en 25 años.
 - Infraestructura eléctrica y auxiliar necesaria para la instalación de los cargadores, incluyendo proyecto y legalización. En ausencia de justificación, se considerará una inversión mínima de 8.000 € por cargador, con una amortización en 25 años.
 - Suministro e instalación de cargadores, de potencia suficiente para la operativa prevista, incluyendo la electrónica de control. En ausencia de justificación, se considerará una inversión mínima de 30.000 € por cargador con potencia nominal entre 75 y 100 kW.

- **Costes de los neumáticos:**

- Solo se admitirán reducciones del coste de neumáticos cuando se justifique mediante la aportación de contratos de mantenimientos con empresas externas a la licitadora en los que se hagan constar expresamente el compromiso de dichos costes para los vehículos concretos del contrato y durante toda la vigencia del mismo.
- En caso de que los costes fueran variables durante los 10 años de vigencia del contrato, deberá calcularse el coste anual promedio.
- En caso de no aportar la anterior documentación acreditativa, se podrá admitir una reducción de los costes de neumáticos por kilómetro recorrido previstos en los proyectos de explotación hasta un máximo de un 10%.
- En caso de haber ofertado tipologías de vehículos no previstas en los proyectos de explotación, pero admitidas en los pliegos (vehículos eléctricos o de pila de hidrógeno), el coste de los neumáticos deberá acreditarse igualmente mediante las anteriores certificaciones y, en ausencia de las mismas, se considerará que el coste de los neumáticos para vehículos eléctricos no será inferior al precio



previsto para las tipologías de los proyectos con un descuento del 10% y la vida útil no será superior a los 80.000 Km.

- **Costes de mantenimiento de los vehículos:**

- Solo se admitirán reducciones del coste de mantenimiento de los vehículos cuando se justifique mediante la aportación de contratos de mantenimiento con empresas externas a la licitadora en los que se hagan constar expresamente el compromiso de dichos costes para los vehículos concretos del contrato y durante toda la vigencia del mismo.
- En caso de que los costes fueran variables durante los 10 años de vigencia del contrato como, por ejemplo, por el efecto de los plazos de garantía del fabricante en el caso de vehículos nuevos, deberá calcularse el coste anual promedio.
- En caso de no aportar la anterior documentación acreditativa, se podrá admitir una reducción de los costes de mantenimiento por kilómetro recorrido previstos en los proyectos de explotación hasta un máximo de un 10%.
- En caso de haber ofertado tipologías de vehículos no previstas en los proyectos de explotación, pero admitidas en los pliegos (vehículos eléctricos o de pila de hidrógeno), el coste de mantenimiento deberá acreditarse igualmente mediante las anteriores certificaciones y, en ausencia de las mismas, se considerará que el coste de los mantenimientos para vehículos eléctricos no será inferior al 60% de los costes de mantenimiento por Km previstos en las tipologías previstas en el proyecto de explotación (híbridos o diésel).

3.2.4 COSTES ASOCIADOS A LAS HORAS DE SERVICIO

Con respecto a los **costes relativos a las horas de servicio**, se tomará en consideración lo siguiente:

- **Horas de trabajo**

- Únicamente se podrá aceptar una reducción de las horas de trabajo en los términos correspondientes a lo establecido en el apartado 3.1.2. del presente informe, es decir, aquellas horas de conducción en vacío, horas de presencia y regulación, toma y deje, formación u horas de cobertura, siempre que se haya aportado un plan de explotación completo en el que, adicionalmente, se justifique el cumplimiento de la normativa en relación a los tiempos máximos de conducción y descanso, así como todo lo establecido en los convenios y acuerdos laborales de aplicación al personal de conducción que haya de prestar el servicio.

- **Resto de parámetros de cálculo del coste del personal de conducción**

- En cualquier caso, si se comprobara que, bajo las hipótesis planteadas por el licitador y los costes totales previstos para el personal de conducción, no se cumplieran los



convenios colectivos y el resto de acuerdos laborales que sean de aplicación para el personal de conducción que haya de prestar el servicio, automáticamente se considerará que la oferta planteada por el licitador es inviable, de conformidad con lo establecido en el artículo 149 LCSP.

- En caso que se considere una reducción de los pluses de antigüedad previstos en los proyectos de explotación, deberá justificarse adecuadamente dicha circunstancia en concordancia con el personal mínimo a adscribir al contrato y el personal de conducción que deberá subrogarse, en su caso.
- En caso que se reduzca el porcentaje relativo al absentismo laboral previsto en los proyectos de explotación, fijado en un 3,5%, el licitador deberá acreditar dicha circunstancia mediante datos reales de absentismo en la explotación de servicios equivalentes por parte de la licitadora.

3.2.5 RESTO DE COSTES DEL SERVICIO

- Costes de control de calidad

- Solo se admitirán reducciones del coste del control de calidad si se justifica mediante la aportación de una oferta por una empresa independiente de la licitadora para la realización de las encuestas y el resto de trabajos definidos en los pliegos de licitación con respecto al control de calidad del servicio.
- En caso de que los costes fueran variables durante los 10 años de vigencia del contrato, deberá calcularse el coste anual promedio.
- En caso de no aportar la anterior documentación acreditativa, se podrá admitir una reducción de los costes de control de calidad previstos en los proyectos de explotación hasta un máximo de un 10%.

- Gastos generales del servicio

- Solo se admitirán reducciones en la partida relativa a los gastos generales cuando el licitador presente una justificación completa de los costes imputados al conjunto del servicio, tales como, alquileres o amortización de oficinas, cocheras y taller, personal no conductor, estructura precisa para atender los servicios a la demanda, servicios profesionales (asesoría fiscal, jurídica, riesgos laborales ...) publicidad, material de oficina, suministros (agua, electricidad, telecomunicaciones ...), sistemas informáticos, seguros e impuesto de la actividad.
- En cualquier caso, la justificación deberá incluir la totalidad de los costes de aquella parte del servicio no relativa a los trabajos de conducción y mantenimiento de la flota pero que hayan sido ofertados por el licitador, tales como servicios de atención al cliente, servicios y campañas de promoción del servicio, servicios relativos al plan de información ofertado (mantenimiento de puntos de parada, instalación de pantallas informativas, máquinas de autoventa u otros similares ...) o cualquier otro servicio no incluido en el resto de la estructura de costes.



- En caso de una ausencia de la anterior justificación completa por parte del licitador, y puesto que los pliegos exigen una serie de costes tales como unas instalaciones fijas en la zona de influencia del ámbito de prestación del servicio, un punto físico para la atención presencial atendido por al menos una persona en un horario mínimo determinado y otros elementos que son independientes del volumen del contrato en cuestión y que, en principio, son exclusivos para el contrato en cuestión, se completarán la totalidad de los costes con valores de referencia o bien se admitirán los siguientes porcentajes con carácter de mínimo de gastos generales para una empresa muy eficiente con respecto al resto de los costes de explotación del servicio, fijado en los proyectos de explotación con carácter general en un 12,5%, en función de los costes directos de explotación anuales del servicio:

COSTES DIRECTOS EXPLOTACION ANUALES	% MINIMO GASTOS GENERALES SOBRE COSTES DIRECTOS DE EXPLOTACIÓN
<i>Menos de 500.000 € al año</i>	<i>11,0%</i>
<i>Entre 500.000 y 1.000.000 € al año</i>	<i>10,5%</i>
<i>Entre 1.000.000 y 1.500.000 € al año</i>	<i>10,0%</i>
<i>Entre 1.500.000 y 2.000.000 € al año</i>	<i>9,5%</i>
<i>Entre 2.000.000 y 2.500.000 € al año</i>	<i>9,0%</i>
<i>Entre 2.500.000 y 3.000.000 € al año</i>	<i>8,5%</i>
<i>Más de 3.000.000 € al año</i>	<i>8,0%</i>

3.2.6 INCREMENTOS DE DEMANDA E INGRESOS TARIFARIOS

Con respecto a la estimación de demanda del servicio se tomarán en consideración los siguientes criterios de aceptación:

- **Demanda año base tendencial pre-COVID**
 - Solo se admitirán incrementos de la demanda prevista con respecto a la oferta de servicio base actual para el primer año de servicio cuando las hipótesis realizadas se basen en los datos reales de demanda del servicio actual, por disponer de esos datos de fuentes oficiales o bien porque se haya realizado un estudio de campo para obtener los datos de demanda más actuales posibles de los servicios actuales hasta el momento de presentación de las ofertas (abril de 2022).
- **Previsión de incremento de demanda por la puesta en marcha del nuevo servicio**
 - **Incremento de demanda por aumento del nivel de servicio**
 - Se podrán admitir incrementos de demanda por aumento del nivel de servicio por la modificación de los valores de las elasticidades previstas en los proyectos de explotación cuando éstos provengan de estudios realizados en el ámbito del contrato y permitan conocer el comportamiento del usuario.
 - Igualmente se podrán admitir en los anteriores términos incrementos de demanda en la mejora del nivel de servicio en el resto de relaciones entre distintos núcleos de población del ámbito de los contratos no contempladas en



el estudio de demanda de los proyectos de explotación, siempre que, en este caso, las elasticidades consideradas sean como máximo las previstas en los proyectos de explotación.

- En caso de no aportar los anteriores estudios, se admitirán incrementos de la demanda por modificación de las elasticidades demanda – nivel de servicio hasta un máximo de un 10% sobre los valores previstos en los proyectos de explotación.
- **Incremento de demanda por otras circunstancias**
 - Se podrán admitir incrementos de demanda por otros motivos, tales como la disminución del precio o la mejora de la calidad del servicio, siempre que el estudio aportado se base en hipótesis razonables desde un punto de visto técnico e igualmente que dichos estudios se hayan realizado en el ámbito del contrato y permitan conocer el comportamiento del usuario.
- **Efecto negativo del COVID sobre la demanda**
 - Solo se admitirán rebajas de la disminución de la demanda estimada por los efectos de la crisis sanitaria del COVID cuando se basen en estudios sobre datos reales de la demanda actual, de los que se pueda deducir que razonablemente dichos efectos tendrán un efecto menor que los previstos en los proyectos de explotación.
 - En ausencia de la justificación anterior, se podrá admitir una reducción de los efectos del COVID sobre la demanda prevista en los proyectos de explotación en cada caso en función de los actuales datos de demanda del servicio que disponga la Administración.
- **Modificaciones de las estimaciones de ingresos con base en el régimen tarifario del contrato**
 - No se admitirán justificaciones de incrementos de ingresos como consecuencia de una modificación de la tarifa base efectiva prevista en los proyectos de explotación, tales como incrementos de demanda como consecuencia de distintos índices de penetración en determinados títulos con descuento o similares, puesto que en la oferta los ingresos mínimos ofertados se determinan con base a la demanda ofertada en términos de viajeros·Km (o etapas) a los que se les aplica la tarifa media efectiva prevista en los proyectos de explotación.

3.3 ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES DADAS POR TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A. CON RESPECTO A LA OFERTA PRESENTADA EN EL LOTE 4

3.3.1 GRADO DE DESPROPORCIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA

El lote 4 del citado Contrato ha recibido un total de 4 ofertas. La baja ofertada por Transportes Generales de Olesa, S.A. (TGO, en adelante) fue de un 25,77%. En comparación con las otras 2 bajas determinadas por la Mesa en presunción de anormalidad presentadas a los lotes 2 y 3, ésta resulta la menor baja de ellas en términos porcentuales.

La media del conjunto de las 20 ofertas realizadas en la licitación fue de un 13,9%, con una desviación típica de un 9,3%. Por tanto, la oferta realizada por TGO al Lote 4 se sitúa muy por debajo de la media y



fuera de la desviación estándar. Con todo, debe resaltarse que la presunción de anormalidad de la oferta no se determina con base en los datos de las ofertas económicas presentadas en el conjunto del contrato si no con respecto a las ofertas presentadas en cada uno de los lotes en los que se divide el contrato.

Entrando en el análisis propio del Lote 4, la media del conjunto de las 4 ofertas recibidas fue de un 10,3%. La siguiente baja es de un 5,62% y la menor de las cuatro de un 4,05%. Se observa, por tanto, que la presentada por TGO queda muy por encima de las otras tres. No obstante, cabe destacarse que las otras tres ofertas presentadas presentan una excesiva coincidencia lo que atendiendo a la escasa concurrencia recibida en este Lote, la segunda menor de los cuatro lotes, apenas permite obtenerse análisis u opinión alguna basada en la comparativa de ofertas, más allá del propio criterio de anormalidad recogido en el PCAP.

En este sentido, la oferta económica (COSP) presentada por TGO fue de un 82,7% respecto a la COSP media corregida y, por tanto, por debajo del límite establecido por el PCAP del 90%.

No obstante, más allá de las cuestiones de contexto estadístico sobre las ofertas económicas presentadas, cuyo valor más alto puede estar motivado en el caso de los otros licitadores por las circunstancias concretas del lote en cuestión, lo relevante aquí no es si debe considerarse un porcentaje de baja anormal por una cuestión estadística o por su proximidad o no al límite del indicador establecido para la determinación de la presunción de anormalidad de la oferta, si no analizar en el caso concreto que nos ocupa, las distintas determinaciones que han conformado la oferta económica presentada.

En este sentido, la baja económica se realiza sobre la compensación por obligación de servicio público (COSP), que se determina como la diferencia entre los costes de explotación del servicio más el beneficio empresarial (margen de explotación) y los ingresos tarifarios esperados. De esta forma, se puede ofertar una baja sobre la COSP de licitación disminuyendo los costes de explotación o el margen empresarial, aumentando la demanda y los ingresos esperados, o mediante una combinación de las anteriores, de forma que, en función del grado de cobertura tarifaria en cada caso de los costes de explotación, un incremento (demanda e ingresos) o decremento idéntico en dichas variables (costes o margen empresarial) pueden tener una repercusión muy distinta en la baja de la COSP.

Expuesto lo anterior, y entrado en un análisis concreto de la oferta presentada la licitadora ha ofertado tanto un incremento de la demanda e ingresos tarifarios de un 5%, como un decremento de los costes de explotación del servicio de un 16,3% sobre los previstos en el proyecto de explotación, como se puede ver en la siguiente tabla:

	PROYECTO	OFERTA	% INCREMENTO OFERTADO
INGRESOS	4.975.425,11 €	4.165.123,34 €	-16,3%
Recaudación por viajes	1.533.078,88 €	1.609.732,81 €	5,0%
COSP	3.442.346,23 €	2.555.390,53 €	-25,8%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.693.797,27 €	3.929.361,57 €	-16,3%



Gastos por VEHICULOS	739.454,53 €	752.133,18 €	1,7%
Amortización anual	569.118,23 €	548.856,28 €	-3,6%
Financiación anual	28.443,40 €	63.573,88 €	123,5%
Seguros anual	118.021,17 €	125.543,88 €	6,4%
Fiscalidad anual	23.871,73 €	14.159,14 €	-40,7%
Gastos por KM	1.490.466,42 €	963.490,81 €	-35,4%
Combustible	891.943,23 €	604.920,63 €	-32,2%
Neumáticos	89.460,07 €	53.845,93 €	-39,8%
Mantenimiento	509.063,12 €	304.724,25 €	-40,1%
Gastos de PERSONAL	1.853.462,66 €	1.871.036,27 €	0,9%
GASTOS GENERALES	610.413,66 €	342.701,31 €	-43,9%
Control de calidad	88.880,63 €	88.880,63 €	0,0%
Gastos generales	521.533,03 €	253.820,68 €	-51,3%
MARGEN BRUTO	281.627,84 €	235.761,77 €	-16,3%

Corresponde, a continuación, analizar cada uno de los elementos de costes ofertados para determinar la viabilidad de la oferta, de forma que, como criterio general, si con el COSP ofertado y los costes resultantes el margen bruto empresarial no resultara positivo, se concluirá que la oferta no es viable puesto que se estaría prestando el servicio a pérdidas lo que resulta una práctica inadecuada en los términos del artículo 149 de la LCSP y que, en consecuencia, la oferta no puede ser cumplida en las condiciones técnicas y económicas previstas.

3.3.2 JUSTIFICACIONES APORTADAS SOBRE EL PRESUNTO BAJO NIVEL DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA OFERTA

3.3.2.1 VARIABLES DE LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO

Sobre los datos de producción, la licitadora ha adjuntado como Anexo I un cuadro de datos de producción descompuesto por tipo de día y línea, con los totales diarios y anuales por tipo de vehículo.

Adicionalmente, mediante aclaración posterior incluye una descripción de la operativa del servicio mediante vehículos eléctricos, fundamentada en un aumento de los vehículos mínimos necesarios para operar los cuadros de marchas previstos en el plan de explotación ofertado así como bloques de servicio condicionados por la capacidad y autonomía prevista para los vehículos eléctricos ofertados.

Tomando por buenas en lo que respecta a este apartado las hipótesis de servicio vinculadas a consumos, autonomías y necesidades de recarga, que será analizado en detalle en el posterior apartado relativo a los costes de combustible, se comprueba que la licitadora presenta una configuración de servicio aparentemente compatible con los cuadros horarios previstos para todas las líneas incluidas en el lote.

Se observa que aunque no es indicado de manera expresa, esta operativa detallada no incluye referencia alguna en relación a la línea 700. Se debe entender, por tanto, que esta línea no se prevé operar



mediante vehículo eléctrico sino mediante el vehículo híbrido de tipología metropolitana previsto en la flota ofertada, siendo esta hipótesis compatible con lo definido en el Proyecto de explotación.

Siendo así, los kilómetros anuales previstos para esta tipología de híbrido metropolitano resultan inferiores a los indicados mediante fe de erratas y cuantificados en 103.340 km, frente a los 148.592 km que resultan en el Proyecto de explotación.

Se observan incongruencias en los kilómetros previstos entre el plan de explotación aportado en el escrito de justificación fundamentado en el anexo 02-01, con un total de 2.524.028 km anuales (la misma cifra que la recogida en el Proyecto de explotación, para lo veh·km totales, que incluye en línea y los toma y deje), los cuales se indica que incluyen la reserva del 1,5% para servicios especiales, y los aportados con posterioridad y con mayor detalle en la aclaración relativa a la operativa del servicio mediante vehículos eléctricos, por un total de 2.420.687,68 para la tipología eléctrica y 103.340 km para la tecnología híbrida, de tal manera que su suma resultaría la misma cifra anual pero sin haberse incrementado en un 1,5% correspondiente a los servicios especiales y siendo errónea la cifra kilómetros anuales para la tecnología híbrida, que se ha indicado en el párrafo anterior.

Observada esta incongruencia y los errores señalados, se han comprobado los datos de kilometraje incluidos en la operativa del servicio mediante vehículos eléctricos, la cuál se considera más ajustada a la realidad incluida en los proyectos de explotación adaptada a la ubicación propuesta de cocheras por el licitador, con lo que se determina que **la cifra correcta de veh·km anuales a considerar para el análisis de costes resulta un total de 2.607.818,88 veh·km, un 3,3% más que los indicados por el licitador, según el desglose siguiente:**

	Plan operación	Servicios especiales	Total
Tipología eléctrica	2.420.687,68 veh·km	36.310,32 veh·km	2.456.998,00 veh·km
Tipología híbrida	148.592,00 veh·km	2.228,88 veh·km	150.820,88 veh·km
Total			2.607.818,88 veh·km

Cabe resaltarse que la operativa prevista con vehículos eléctricos incrementa de manera significativa las idas y venidas a cocheras, como el propio licitador explica en la aclaración aportada, por lo que resulta congruente que los kilómetros totales, incluidos tomas y dejes, resulten superiores a los previstos inicialmente en el Proyecto de explotación.

Para las horas de personal de conducción (veh·h, en adelante) se observa la misma situación que la indicada para los veh·km, como se analiza a continuación.

Nuevamente, el plan de explotación aportado en el escrito de justificación fundamentado en el anexo 02-01 concluye un total de veh·h de 94.117 horas, coincidentes con las recogidas en el Proyecto de explotación, y que expresamente se menciona que incluyen el 1,5% de servicios especiales. No obstante, ya se observa que a esta cifra se llega de manera injustificada reduciendo el total de veh·h en línea y aumentando el de toma y deje, contraviniendo el procedimiento de cómputo de los veh·h en línea previsto en el Proyecto de explotación y el PCAP.

El escrito de aclaración relativo a la operativa con vehículos eléctricos incrementa el nivel de detalle de organización de los bloques de servicio para cada línea, incluyendo los idas y venidas a cocheras,



computadas en 20 minutos en cada caso. Además, a estas horas cabe adicionarse los necesarios cambios de conductor cuando los bloques de servicio superan el máximo de horas diarias por conductor posibles, a razón de 20 minutos de ida a cocheras del conductor saliente, y 20 minutos de llegada desde cocheras del conductor entrante. La suma de veh·h resultantes del plan de operación de los autobuses eléctricos propuestos por el licitador y las horas necesarias estimadas para los cambios de conductor, resultan claramente superiores a los veh·h indicados por el licitador en el anexo 02-01.

En cuanto a la línea 700, no incluida en la aclaración al entenderse que debe ser operada con un vehículo híbrido, nuevamente se observa que los veh·h recogidos en el anexo 02-01, 14,49 veh·h en día laborable, resultan inferiores a las 19,08 veh·h que resultan de agregar las horas de servicio, regulación y tomas y dejes a razón de 20 minutos por viaje consignados por el licitador.

Observada esta incongruencia y los errores señalados, ahora en lo que respecta a los veh·h, se han comprobado los datos de veh·h incluidos en la operativa del servicio mediante vehículos eléctricos, la cual se considera ajustada y realista para la propuesta operativa indicada por el licitador en su aclaración, con lo que se determina que **la cifra correcta de veh·h anuales a considerar para el análisis de costes resulta un total de 100.442,32 veh·h, un 6,7% más que los indicados por el licitador**, según el desglose siguiente:

	Plan operación	Servicios especiales	Formación	Total
Veh·h anuales totales	96.751,05 veh·h	1.451,27 veh·h	2.240,00 veh·h	100.443,32 veh·h

3.3.2.2 COSTES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS

3.3.2.2.1 Amortizaciones

Los costes de amortización de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 3,5% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación.

La oferta presentada por TGO incluye la adquisición de 1 vehículo híbrido eléctrico Metro-Euro VI por un importe 235.875€ y de 21 vehículos eléctricos (BEV), Clase II, que se destinarán a uso urbano, y a Metro-Euro VI, por un importe de 320.000€ por unidad.

En relación a los costes de adquisición de los vehículos se analizan los aspectos siguientes:

- Se incluyen **ofertas económicas de ambos vehículos emitidas por cada fabricante** por los importes señalados. En el caso de los vehículos eléctricos, las características técnicas y equipamiento se aportó en la aclaración para dos tipologías con 2 puertas y *low-entry*, y de 3 puertas y *low-floor*, sin vinculación expresa que pueda identificarse con las ofertas económicas presentadas fechadas el 22/11/2022. Se destaca que las configuraciones de butacas detalladas en las fichas del fabricante aportadas no coinciden exactamente con las incluidas en la oferta del licitador. Adicionalmente, parte del equipamiento ofertado es aportado por otros proveedores y valorado mediante una declaración de la licitadora sin aportación de oferta económica alguna en 5.276 € por vehículo.



- b) Para los vehículos eléctricos se ha **solicitado una subvención** por unidad de vehículo eléctrico a la Generalitat de Catalunya dentro del programa de “Subvenciones para la transformación de flotas de transporte del Plan RTR. Adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono”, financiado por la Unión Europea Fondos Next Generation, Plan de recuperación transformación y resiliencia, y Fondos Next Generation Cataluña, cuyas subvenciones oscilan entre, mínimo, 130.000€, y máximo 180.000€. Se adjuntan anexas a la memoria presentada las 21 solicitudes de subvención. **Con fecha 9 de enero de 2023 mediante resolución del Director General de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Catalunya se concede otorgar una subvención de 155.000 € para las 20 primeras solicitudes presentadas y que corresponden a las 10 del lote 3 (la totalidad de las solicitadas) y a 10 de las 21 correspondientes al lote 4.**
- c) Se ha considerado un **valor residual** del 16% y por tanto igual al previsto en el Proyecto de Explotación.

Con respecto a los **costes de inversión en el equipamiento embarcado para cada vehículo**, la justificación aportada indica una inversión total de 452.027,83 €, con amortización a 10 años y valor residual nulo. No se referencia en la justificación aportada, referida sólo como “*software necesario para SAE, billeteaje, sistema de video vigilancia y resto de elementos*”, ni se identifica en la documentación adjunta ninguna documentación adicional justificativa del desglose y característica, ni oferta comercial. En este sentido, surge la duda de si esta inversión incluye la indicada en la aclaración posterior en relación a equipamiento ofertado es aportado por otros proveedores y listado por valor de 5.276 € por vehículo, en tanto que no parece coincidir en su descripción. En tanto que ambas cantidades se aportan por el licitador sin justificación alguna, y que parecen, en cualquier caso, escasas para la cantidad de equipos embarcados ofertados, se consideran de manera adicional aplicando el principio de prudencia para la evaluación de los costes.

Además, no se incluye partida alguna en este apartado en relación a inversión fija de configuración, licencias y conexiones, que el Proyecto de explotación valora en 72.740,70 €.

Tampoco se incluye referencia alguna a la mejora ofertada de armario para el transporte en el interior de los autobuses de bicicletas plegadas y VMP, ni tampoco en relación al compromiso de adaptación interior para el transporte de dos bicicletas no plegables. Con base en experiencias previas del CTAZ, se estima en 7.500 euros por autobús, incluyendo proyecto y legalizaciones.

Una vez analizados los costes de los vehículos, se analiza ahora el número de vehículos que deben componer la flota en la previsión ofertada de operación casi completa con vehículos eléctricos.

Indica la aclaración aportada por el licitador en relación a los vehículos eléctricos que “*esta operativa contempla el uso de un número de vehículos ligeramente superior al estrictamente necesario para operar el servicio en caso de hacerlo con vehículos no eléctricos*”.

Así, el diseño de bloques de servicio aportado en la aclaración contempla la necesidad de utilizar 21 vehículos eléctricos, de los que 17 corresponderían a la tipología urbano, 2 corresponderían a la tipología metropolitano, y 2 a la tipología microbús.



A estos 21 vehículos eléctricos se añade un vehículo híbrido de tipología metropolitana, que parece operar la línea 700, como se ha justificado con anterioridad, conformando una flota total de vehículos titulares de 22 vehículos, tres más que los previstos en el Proyecto y los Pliegos.

A estos vehículos cabe adicionar los 3 de reserva contemplados en el Proyecto y los Pliegos, correspondientes a cada una de las 3 tipologías previstas, conformando una flota total de 25 vehículos para el lote 4.

En este sentido, ni la justificación de la baja ni la aclaración posterior indicada por el licitador indica qué tipologías de vehículos serían las que adquiriría para los vehículos de reserva. No obstante, dado que los vehículos de reserva deben poder resultar intercambiables por los titulares, uno de ellos debería ser de tecnología híbrida en tanto que para las operaciones de mantenimiento que obliguen a retirar este vehículo, la condiciones de operación, vistas las distancias diarias a recorrer, provocarían que no pudiera ser sustituido por uno de tecnología eléctrica. En definitiva, la operación del servicio en las condiciones previstas en la aclaración requiere un total de 25 vehículos de los cuales 23 se consideran eléctricos y 2 híbridos.

Se debe destacar que los vehículos en las tipologías de urbano y metropolitano no resultan intercambiables entre sí en tanto que presentan configuraciones diferenciadas al menos en cuestiones como el número de asientos o la configuración de puertas, entre otros, con base en los Pliegos, pero también en las propia oferta del licitador.

Por último, en cuanto a la subvención, ya se ha señalado que la licitadora ha resultado beneficiaria de una resolución parcial que le otorga 155.000 euros para 10 de los 21 vehículos que ha solicitado correspondientes al lote 4.

No obstante, la flota requiere 23 vehículos eléctricos y, por tanto, 13 vehículos eléctricos más que los se beneficiarían de la subvención, todavía no concedida de manera firme, de los cuales, además, para dos ni siquiera ha solicitado subvención o, al menos, no lo ha justificado.

En el momento actual no es posible asegurar que la empresa licitadora vaya a resultar adjudicataria de manera efectiva de las subvenciones solicitadas en tanto que se desconoce el sentido en el que se resolverá la misma para los 11 vehículos que no han sido incluidos en la resolución parcial y, para la totalidad de la flota, en tanto que no ha concluido en firme el trámite administrativo para el otorgamiento de la subvención, y tampoco se conoce si la empresa licitadora cumplirá con todos los requisitos y procedimientos regulados en dicha convocatoria.

Dadas las cuantías que suponen las subvenciones solicitadas, el tratamiento de las mismas es un elemento muy determinante de la viabilidad económica de la oferta. Es por ello, que, a pesar de lo indicado en el párrafo anterior en relación con el carácter todavía no firme de la resolución de concesión de las ayudas, resulta prudente y del lado de la seguridad en el análisis económico presente, el considerar su otorgamiento por el importe concedido para los 10 vehículos incluidos en la resolución parcial, pero no para el resto de los 13 vehículos eléctricos que configuran la flota de vehículos eléctricos, cuyo coste de adquisición debe asumirse íntegramente por la licitadora.



Con todo ello, en conclusión, **se recalculan los costes de amortización de los vehículos corrigiendo los precios de los conceptos no incluidos en la justificación relativos a equipamientos indicados, así como incorporando las subvenciones solicitadas y parcialmente concedidas.**

La amortización total resultante (618.247,87 €) es, por tanto, un 8,6% superior a la prevista en el Proyecto de explotación, según el desglose siguiente:

TIPO VEHÍCULO	Nº	PRECIO COMPRA	SUBVENCIÓN IMPUTADA	DEPRECIACIÓN ANUAL VEHÍCULOS	EQUIPAMIENTO ADICIONAL	ITS EMBARCADO	ADAPTACIÓN BICI + VMP	COSTE ANUAL ADMITIDO
Eléctrico (con subvención)	10	320.000,00 €	155.000,00 €	13.860,00 €	5.276,00 €	20.546,72 €	7.500,00 €	171.922,72 €
Eléctrico (sin subvención)	13	320.000,00 €	-	26.880,00 €	5.276,00 €	20.546,72 €	7.500,00 €	392.759,54 €
Híbrido	2	235.875,00 €	-	19.813,50 €	5.276,00 €	20.546,72 €	7.500,00 €	46.291,54 €
OTRAS INVERSIONES FIJAS, EQUIPAMIENTOS E INTEGRACIONES								72.740,70 €
TOTAL AMORTIZACIONES ANUALES ADMITIDAS								618.247,87 €

3.3.2.2.2 Costes de financiación

Los costes de financiación consignados por el licitador en su oferta resultan un 123,5% superiores a los previstos en el Proyecto de explotación, y se aportan condiciones ofertadas por una entidad financiera fechada el 29 de noviembre de 2022.

No obstante, en tanto que las inversiones finalmente consideradas resultan superiores a las incluidas por el licitador, se recalculan estas aplicando las condiciones aportadas por el licitador, resultando un coste de 70.866,61 31 €, un 149,1% superior al previsto en el Proyecto de explotación.

3.3.2.2.3 Costes relativos a los seguros

Con respecto a la determinación de los costes de seguros de los vehículos, se ha aportado un certificado del corredor de seguros habitual de la licitadora, en el que se menciona que el coste del seguro para todas las tipologías de vehículo incluidas es de 5.706,54 euros por vehículo.

La cuantía indicada por el licitador en su oferta, aunque inicialmente resulta ya un 6,4% superior a los costes previstos en el Proyecto de explotación, está determinada para 22 vehículos, y no para los 25 que se requieren.

Con todo, resultan unos **costes totales para los 25 autobuses al precio por vehículo indicado por el licitador de 142.663,50 euros, un 20,9% superior al previsto en el Proyecto de explotación.**

3.3.2.2.4 Fiscalidad

Con respecto a la determinación de los costes de fiscalidad de los vehículos, el licitador justifica un coste por vehículo de 643,60 euros por vehículo y año, y los justifica con tarifas aplicadas. Esta cuantía resulta superior a los costes justificados en el apartado 3.1.2, **por lo que se acepta.**

De manera análoga a lo indicado para los seguros, la cuantía ofertada está determinada para 22 vehículos, y no para los 25 que se requieren.

Con todo, resultan unos **costes totales para los 25 autobuses al precio por vehículo indicado por el licitador de 16.090,00 euros, un 32,6% inferior al previsto en el Proyecto de explotación.**



3.3.2.3 COSTES ASOCIADOS A LA RODADURA

3.3.2.3.1 Costes de combustible

Los costes relativos al combustible ofertados presentan una reducción de un 32,2% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente en la reducción del coste de operación vinculado al uso casi completo de autobuses eléctricos.

Para el caso del vehículo híbrido eléctrico-diésel ofertado, la determinación de los costes de combustible depende del precio unitario (litro) del combustible, del consumo medio del vehículo de dicho combustible por kilómetro recorrido y, obviamente, por los kilómetros recorridos.

El precio unitario del litro de gasoil ofertado resulta de 1,05 euros/litro, superior al considerado en el Proyecto de explotación. Por otro lado, el consumo considerado es de 32 litros cada 100 km y, por tanto, inferior al considerado en el Proyecto de explotación, sin aportar justificación adicional. De la aplicación de ambos parámetros resulta un coste por km ofertado de 0,3860 € y, por tanto, superior al que resultan en el Proyecto de explotación, con una reducción máxima aceptada del 10%, por lo que **se acepta dicho precio del licitador**.

En cuanto a los autobuses eléctricos, de manera análoga, la determinación de los costes de combustible depende del precio de la electricidad consumida, del consumo medio del vehículo en kwh por kilómetro recorrido y por los kilómetros recorridos. Dentro del precio de la electricidad o bien de manera independiente, caben considerarse todas las amortizaciones vinculadas a las infraestructuras eléctricas requeridas para la recarga de los vehículos, en los términos que permitan la completa operación del servicio de acuerdo a los cuadros de marcha previstos.

En lo que respecta al consumo, el licitador aporta diversos certificados tanto del fabricante como de pruebas realizadas por el propio licitador en condiciones metropolitanas de Barcelona en agosto. De todas estas pruebas propias y aportadas por el fabricante, el licitador concluye un consumo medio total por kilómetro de 1,2418 kWh/km. Vistos los informes y las condiciones de prueba desarrolladas por la licitadora, **se acepta el consumo eléctrico medio propuesto por el licitador**.

En cuanto al precio consignado para la electricidad consumida, el licitador ha aportado un completo análisis de operativa de recargas en día laborable, sábado, domingo y festivos, basada en el aumento de la flota mínima requerida y recargas en cocheras durante el periodo nocturno y en tramos diarios de apoyo para garantizar la autonomía requerida en todas las líneas.

Del análisis de simultaneidad de recargas concluye unas necesidades totales en cuanto al número de cargadores y sus características de potencia y técnicas, y de dimensionamiento de la infraestructura eléctrica requerida para sus cocheras en previsión de la potencia pico a soportar en pleno proceso de recargas.

Aporta, además, una detallada justificación de los costes de ejecución de la acometida en media tensión, la infraestructura eléctrica y auxiliar necesaria para la instalación de los cargadores, y del suministro e instalación de los cargadores necesarios en cocheras. Soporta estos costes con base a un presupuesto emitido por Endesa para la adaptación de sus cocheras ubicadas en Badalona con una potencia en media tensión de 10MW, superior a la requerida en Zaragoza; los presupuestos de 3 empresas para la infraestructura eléctrica y el suministro e instalación de 74 cargadores en sus cocheras de Badalona.



Analizados en detalle y comparados con otros precios a los que ha podido tener acceso esta Administración **se aceptan los precios de referencia propuestos por el licitador** para estos conceptos.

Para su asignación a los costes del proyecto, estas inversiones son repercutidas por kwh consumido, de acuerdo a la previsión de consumo total prevista en el proyecto y considerando una amortización de 25 años para la infraestructura eléctrica y de 10 años para los propios cargadores. De todo ello, **resulta una inversión total repercutida en un precio de 0,02790€/Kwh propuesto por el licitador que es aceptado.**

Por último, en lo que respecta al precio de la electricidad, atendiendo al completo plan de carga propuesto por el licitador, aporta, además, un acuerdo PPP (*power purchase agreement*) suscrito con una empresa comercializadora para el consumo total previsto en el contrato y con finalización el 1 de mayo de 2033, mediante el cual **resulta un precio total medio de 121,0985 € por MWh de electricidad consumida, el cual se acepta al considerarse justificado y apoyado por acuerdos comerciales con terceros aportados en la justificación.**

Con todo, resulta un precio total por kwh de electricidad consumida, incluyendo la amortización de las inversiones vinculadas a la recarga de 0,1499 €/kwh.

Aplicando los precios indicados y los consumos medios, resulta un precio por kilómetro para la operativa eléctrica de 0,1861 €/km.

De este modo, el coste anual estimado para el consumo de energía toma los precios unitarios anteriormente indicados propuestos por el licitador, pero corrige los kilómetros totales según lo justificado en el apartado 3.2.2.1. resultando un coste total anual de 515.571,28 €, un 42,2% inferiores a los incluidos en el Proyecto de explotación.

TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE ENERGÍA POR KM	COSTE ANUAL COMBUST. ADMITIDO
Eléctrico	24	2.456.998	0,1861 €/km	457.359,97 €
Híbrido	1	150.821	0,3860 €/km	58.211,31 €
		2.607.819		515.571,28 €

No obstante, el coste total de combustible consignado por la empresa licitadora en su justificación es de 604.920,63 €, un 32,2% inferior al del Proyecto de explotación pero superior al determinado en aplicación de los criterios anteriormente indicados, que toman como base los propios precios propuestos por el licitador, por lo que **se acepta la cifra propuesta por el licitador de 604.920,63 €.**

3.3.2.3.2 Costes de neumáticos

Los costes relativos a los neumáticos ofertados presentan una reducción de un 39,8% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por la previsión de costes medios de dichos costes por kilómetro menores a los previstos en el Proyecto de explotación.

El licitador aporta un precio del neumático inferior al previsto en el Proyecto de explotación justificado mediante un **presupuesto aportado por una empresa suministradora externa, el cual se acepta.** En tanto no se incluye justificación alguna en cuanto a su vida útil, se aplica lo previsto en el apartado 3.1.3. que prevé una vida útil máxima para los autobuses eléctricos de 80.000 km.



Aplicando estos costes al total de kilómetros previstos justificados en el apartado 3.2.2.1., se obtienen los siguientes resultados:

TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE OFERTADO NEUMÁTICO	Nº NEUMÁTICOS POR VEH.	VIDA ÚTIL NEUMÁTICOS	COSTE ANUAL NEUMÁTICOS ADMITIDO
Eléctrico	24	2.456.998	320,00 €	6	80.000	58.967,96 €
Híbrido	1	150.821	320,00 €	6	90.000	3.217,51 €
		2.607.819				62.185,47 €

3.3.2.3.3 Costes de mantenimiento de los vehículos

Los **costes relativos al mantenimiento de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 40,1% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación**, motivada fundamentalmente por la **previsión de costes medios de dichos costes por kilómetro menores a los previstos en el Proyecto de explotación.**

La justificación aportada por la licitadora para tal importante reducción de costes se basa, según la justificación presentada en que:

“El coste de mantenimiento de los vehículos eléctricos es de 0.1167 €/Km. Se adjunta certificado del fabricante de los vehículos eléctricos respecto a los costes de mantenimiento por vehículo en los 10 años de concesión. Anexo 04.07-01.

En los vehículos híbridos eléctricos, el Grupo Direxis tiene un coste de mantenimiento por kilómetro de 0.1400€”.

Analizado el certificado aportado por el fabricante de los autobuses eléctricos, se observa que éste realiza una previsión completa para los 10 años de contrato tanto del mantenimiento preventivo, como de sustitución de piezas principales a partir de sexto año, incluyendo mano de obra y materiales. **Se acepta, por tanto, el precio medio total repercutido por kilómetro de 0,1167 €/km para los autobuses eléctricos.**

En cambio para el mantenimiento del vehículo híbrido no se aporta justificación alguna basada en acuerdos externos ni justificación adicional, por lo que **no puede admitirse una reducción del coste unitario sin su adecuada justificación**, aplicándose, por tanto, los costes según lo previsto en el apartado 3.1.3.

En aplicación de estos costes a los kilómetros totales previstos se obtienen los siguientes resultados:



TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE MANTEN./KM ADMITIDO	COSTE ANUAL MANTEN. ADMITIDO
Eléctrico	24	2.456.998	0,1167 €	286.731,70 €
Híbrido	1	150.821	0,1836 €	27.690,71 €
		2.607.819		314.422,42 €

3.3.2.4 COSTES DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

La oferta presentada incrementa los costes de personal en un 0,9% justificado en la aplicación de un parámetro de absentismo superior al considerado en el Proyecto de explotación.

No obstante, en este apartado la justificación aportada a la baja temeraria y la ampliación posterior relativa a la operativa prevista con vehículos eléctricos no incluye referencia alguna a que se requieren un 6,7% más de horas de conducción como consecuencia de la operativa prevista con vehículos eléctricos que obliga a incrementar de manera notable los tomas y dejes y perjudica a la prestación cadenciada de los servicios incorporando mayores tiempos muertos. Este aumento en los veh-h requeridos se fundamenta en los propios cuadros horarios de servicio planteados por el licitador en su justificación aportada tal como se analiza en el apartado 3.2.2.1.

Se ha calculado que en aplicación de la estructura de costes del Proyecto de explotación, el incremento de horas de conducción repercute el incremento de los costes de personal con una correlación del 95,5%. Pero, además, este incremento en los tomas y dejes supone un aumento considerablemente el paso diario de conductores por cocheras con la consiguiente reducción en el aprovechamiento de sus jornadas diarias que no ha sido considerado en tanto que se han tomado las horas de conducción incluidas en el documento de aclaraciones que considera las horas netas de salida y llegada a cocheras, con el mismo índice de aprovechamiento que el incluido en el Proyecto. Por tanto, considerar que el aumento de horas de conducción repercute, al menos, en el mismo incremento de los costes de personal resulta justificado y del lado de la seguridad.

Como consecuencia, **los gastos de personal deben mayorarse en un 6,7% respecto a los indicados por el licitador en su oferta, resultando un total de 1.996.395,70 € al año.**

3.3.2.5 RESTO DE COSTES DEL SERVICIO

3.3.2.5.1 Costes del control de calidad

La oferta presentada asume los costes del control de calidad previstos en el Proyecto de explotación, por lo que dichos costes obviamente se aceptan.

3.3.2.5.2 Gastos Generales

Los **costes relativos a los gastos generales ofertados presentan una reducción de un 43,9% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación**, motivada en tres condicionantes expresamente aludidos por la licitadora:



“en primer lugar, la propia reducción de gastos de mantenimiento y kilometraje (los gastos generales tienen una relación directa con la estructura de costes y, como se reduce, los podemos reducir a su vez); en segundo lugar, por la fortaleza del grupo proponente (los costes que describimos están extraídos de contratos en ejecución); y en tercer lugar, la voluntad de implantarnos en la zona (el grupo al que pertenece la ofertante desea ampliar cuota de mercado y por ello propone una oferta seria y competitiva).”

La licitadora presenta una relación desglosada de costes generales que incluyen suministros (electricidad, agua, teléfono); alquileres o amortización de oficina, cocheras y taller; personal no conductor; estructura precisa para la atención de servicios de transporte a la demanda; servicios profesionales (asesoría fiscal, jurídica, prevención de riesgos laborales, publicidad, material de oficina, sistemas informáticos, seguros e impuestos de la actividad y costes del Aval de la garantía definitiva), por un importe total de 916.168,94 euros, descontado el aval, para los 4 lotes ofertados, que repercute para cada lotes a razón de un 25% resultando la cantidad de 253.820,68 €, incluido el coste del aval de 24.778,45 €. Supone, por tanto, un porcentaje de gastos general de un 6,91% respecto al resto de los gastos de explotación.

Esta partida incluye una partida de 46.351,53 euros denominada “Instalación eléctricos”, que mediante aclaración posterior justifica y detalla que corresponde a la infraestructura de generación eléctrica provisional necesaria, mediante auto generadores eléctricos, para los primeros 6 meses de operativa efectiva del servicio, previendo un plazo de 10 meses para disponer de la instalación eléctrica definitiva anteriormente detallada.

Pues bien, sí se observa que la desagregación de costes presentada no contempla de manera expresa, cuando menos, algunas de las mejoras propuestas por el licitador en su oferta cuyo coste corre a su cargo y, por tanto, contra la partida de gastos generales ofertados:

- El cuadro de personal presentado en la oferta prevé como personal propio además del personal de atención al clientes un *community manager*.
- Se prevé el desarrollo propio de una página web, una APP y un sistema de atención *chatbot*, entre otros. Se prevé, además, instalar 4 quioscos de auto venta de billetes en cada lote, con gestión de efectivo.
- Campañas de promoción periódicas y puntuales según plan ofertado que incluye, entre otras muchas acciones, difusión en los medios de comunicación locales y regionales que incluye ediciones web de los periódicos locales y cuñas en radio, entre otros medios.
- Punto de atención presencial en el entorno del intercambiador principal, con horario presencial de de lunes a viernes laborables de 9:30 a 14:00h y de 17:00 a 20:00h (superior a las 4 horas previstas en pliegos). El personal previsto en el cuadro de gastos generales es claramente insuficiente a este respecto.

Resulta suficiente este desglose de actuaciones omitidas por el licitador en su justificación para **considerar incompleto el análisis efectuado y en consecuencia, insuficiente la dotación económica planteada** que reduce lo previsto en el Proyecto de Explotación.



Por todo ello, y tal y como se ha establecido en el apartado 3.1.5. del presente informe, **se considera que, dado el tamaño del lote al que se refiere (más de 3,0 millones de euros de costes directos de explotación al año con las bajas admitidas), no puede admitirse un porcentaje de los gastos generales sobre los referidos costes directos inferior a un 8,0%**, que ya representa un descuento de un 36% sobre el porcentaje previsto en el Proyecto de explotación (12,5%), por mucho que la empresa sea muy eficiente en su gestión.

Puesto que **la cantidad total los anteriores costes directos de explotación admitidos en el presente informe ascienden a 3.914.672,83 euros**, se determina que los gastos generales no pueden ser inferiores a un 8,0% de dicha cantidad, es decir **313.173,83 euros**, para garantizar una adecuada prestación del servicio y las mejoras comprometidas.

3.3.2.5.3 INGRESOS POR DEMANDA DEL SERVICIO

Los ingresos relativos a la recaudación por viajes se ha incrementado un 5,0% sobre los ingresos previstos en el Proyecto de explotación, motivada en la previsión de una mayor demanda de viajeros en el corredor que atiende este contrato.

El licitador presenta un estudio de demanda que incorpora datos de movilidad reales provenientes de telefonía móvil suministrados y procesados por una empresa especializada.

Según datos de demanda en los servicios de transporte público del corredor de la A-68 disponibles por el CTAZ, la demanda entre septiembre y diciembre de 2022, alcanza ya un 97,8% de la demanda de 2019 en el mismo periodo, previa a la pandemia sanitaria. La línea con mayor demanda, la 603 Zaragoza – Casetas, presenta una cifra de viajeros un 1,4% superior a la del mismo periodo de 2019. En el conjunto del área metropolitana de Zaragoza, la evolución de la demanda arroja que los viajeros están ya un 3,3% por encima de los de 2019, superando, por tanto, el efecto de la pandemia sanitaria. Si en este corredor la cifra es algo más escasa debe atribuirse en gran medida al efecto generado por la reducción tarifaria del servicio de cercanías, gratuito para los usuarios recurrentes, que ha provocado un descenso el uso de la línea 602 Zaragoza – Utebo de un 20,3%. Es esperable que esta situación revierta en parte una vez cesen los descuentos o bien se reequilibren para no generar tal distorsión entre los modos.

Así, la previsión realizada en la demanda base que redujo los viajeros del primer año de operación en un 5% respecto a las cifras de 2019 puede entenderse superada en el conjunto del área metropolitana.

El estudio de demanda aportado por el licitador analiza 3 escenarios de demanda, adoptando el intermedio como base de su oferta, que incrementa la demanda en un 5% respecto al escenario base de proyecto. Ya se ha indicado que este aumento no resulta desencaminado a la vista de la evolución de los viajeros observados en el área metropolitana.

Pero además, el propio licitador pone de manifiesto, que la oferta presentada por la empresa que opera actualmente la gran mayoría de las líneas que conforman el lote 4, ha presentado un incremento de ingresos de un 9,1%, por tanto superior al suyo.

Con todo, **debe admitirse el incremento de ingresos relativos a la recaudación por viajes propuesto por el licitador de un 5,0% respecto a los indicados en el Proyecto de explotación, resultando unos ingresos totales por recaudación de 1.609.732,81 € al año.**



3.4 RESULTADO DEL ANÁLISIS DE VIABILIDAD DE LA OFERTA PRESENTADA

Una vez **corregidos los costes de explotación que se considera no han sido debidamente justificados por la licitadora**, unido a los ingresos ofertados por la misma en términos de ingresos tarifarios y la compensación por obligación de servicio público (COSP), se puede concluir que **el margen bruto que obtendría la licitadora en dichos términos resulta negativo, en una cantidad de 62.723,32 € anuales**, según el desglose siguiente:

	PROYECTO	OFERTA	% INCREMENTO OFERTADO	ADMITIDO	% INCREMENTO ADMITIDO
INGRESOS	4.975.425,11 €	4.165.123,34 €	-16,3%	4.165.123,34 €	-16,3%
Recaudación por viajes	1.533.078,88 €	1.609.732,81 €	5,0%	1.609.732,81 €	5,0%
COSP	3.442.346,23 €	2.555.390,53 €	-25,8%	2.555.390,53 €	-25,8%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	4.693.797,27 €	3.929.361,57 €	-16,3%	4.227.846,66 €	-9,9%
GASTOS POR VEHICULOS	739.454,53 €	752.133,18 €	1,7%	847.867,98 €	14,7%
Amortización anual	569.118,23 €	548.856,28 €	-3,6%	618.247,87 €	8,6%
Financiación anual	28.443,40 €	63.573,88 €	123,5%	70.866,61 €	149,1%
Seguros anual	118.021,17 €	125.543,88 €	6,4%	142.663,50 €	20,9%
Fiscalidad anual	23.871,73 €	14.159,14 €	-40,7%	16.090,00 €	-32,6%
GASTOS POR KM	1.490.466,42 €	963.490,81 €	-35,4%	981.528,52 €	-34,1%
Combustible	891.943,23 €	604.920,63 €	-32,2%	604.920,63 €	-32,2%
Neumáticos	89.460,07 €	53.845,93 €	-39,8%	62.185,47 €	-30,5%
Mantenimiento	509.063,12 €	304.724,25 €	-40,1%	314.422,42 €	-38,2%
GASTOS DE PERSONAL	1.853.462,66 €	1.871.036,27 €	0,9%	1.996.395,70 €	7,7%
GASTOS GENERALES	610.413,66 €	342.701,31 €	-43,9%	402.054,46 €	-34,1%
Control de calidad	88.880,63 €	88.880,63 €	0,0%	88.880,63 €	0,0%
Gastos generales	521.533,03 €	253.820,68 €	-51,3%	313.173,83 €	-40,0%
MARGEN BRUTO	281.627,84 €	235.761,77 €	-16,3%	-62.723,32 €	INVIABLE

Es decir, no es que el margen bruto represente el 6% de los gastos de explotación como prevé el Proyecto de explotación y la propia justificación de la licitadora, es que **el margen bruto resultante negativo representa unas pérdidas anuales de un 1,48% sobre los costes de explotación**, por lo que **debe considerarse inviable la oferta económica presentada en los términos expuestos por la licitadora**.

En este sentido, se dan por reproducidas parte de las consideraciones realizadas al respecto en el apartado 3.1 de este informe, añadiéndose, como se acaba de manifestar a la vista de los datos que han



sido traídos, expuestos y analizados, que **nos situamos ante una oferta que se revela como inviable**. Esto es, habiéndose seguido el procedimiento contradictorio y de acuerdo con lo expuesto, se está en posición de proveer al órgano de contratación de argumentos que le permitan llegar a la convicción de que la oferta formulada por la empresa TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A. AL LOTE 4, tal y como está planteada, no se puede ejecutar de una manera viable que permita la prestación del servicio conforme a lo que ha sido establecido en el pliegos que rigen la contratación.



4 CONCLUSIONES FINALES

A lo largo de este informe se han formulado una serie de fundamentos técnicos y, algunos, de derecho que, en la medida de lo posible, se resumen en las siguientes conclusiones:

Una vez analizado el conjunto de las aportaciones justificativas de la oferta presuntamente anormal presentada por parte de la empresa TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A.U. en el Lote 4 del contrato concesión para la prestación del servicio público de transporte regular metropolitano permanente de viajeros, de uso general, por carretera del área de zaragoza, Número de Expediente: CON/03/2022, ha quedado claramente justificado que la empresa licitadora **ha modificado mediante el trámite de aclaraciones solicitadas por el CTAZ en relación con los vehículos eléctricos, la oferta presentada y la posterior justificación de la baja. Estas modificaciones atañen, para mayor gravedad, a criterios sujetos a valoración** como son el compromiso medioambiental de la flota, el plan de operación o la capacidad de los autobuses.

En el presente informe se pone de manifiesto que **el licitador ha usado el trámite de aclaraciones para introducir modificaciones sustanciales en su oferta** tales como son el número de vehículos a emplear o las magnitudes de veh-km y veh-h que conforman el estudio económico financiero que sustenta su justificación de la baja temeraria que, **de aceptarse, atentaría contra los principios de publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores, enunciados, entre otros, en los artículos 1.1 y 132.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. De tal suerte que nos encontraríamos con una oferta que no se ajusta al contenido de los pliegos que rigen la licitación, en los puntos y cláusulas señalados en el cuerpo del informe, y ante una modificación de esta que ha sido operada una vez conocidas las ofertas presentadas por el resto de los licitadores y la puntuación otorgada a cada una de ellas.**

Del mismo modo y aunque **esta conclusión ya resultaría motivación suficiente para el rechazo de la proposición presentada** por la empresa licitadora, se ha entrado a analizar, además, la viabilidad económica de la oferta presentada y su posterior modificación en el trámite de aclaración, concluyéndose de este análisis que, una vez **corregidos los costes e ingresos de explotación que se considera no han sido debidamente justificados por la licitadora, el margen bruto resulta negativo con unas pérdidas anuales de un 1,48% sobre los costes de explotación, por lo que debe considerarse inviable la oferta económica presentada en los términos expuestos por la licitadora.**

Por todo lo anterior, **SE PROPONE al órgano administrativo competente que proceda a rechazar la justificación realizada y, en consecuencia, EXCLUIR DEL PROCEDIMIENTO A LA OFERTA presentada por la empresa TRANSPORTES GENERALES DE OLESA, S.A.U. en el Lote 4,** según los criterios indicados en el apartado 6.4.2 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige esta licitación.

En Zaragoza, a fecha de firma electrónica

Fdo. JUAN ORTIZ TABOADA
Director Gerente del CTAZ

