

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 AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. AL LOTE 2**

ÍNDICE

1	ANTECEDENTES.....	2
2	OBJETO DEL INFORME.	2
3	ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES APORTADAS POR LA LICITADORA PARA LA JUSTIFICACIÓN DE LA VIABILIDAD DE LA OFERTA FORMULADA.....	3
3.1	BASES GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS	3
3.1.1	PARÁMETROS DE PRODUCCIÓN DEL SERVICIO	3
3.1.2	COSTES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS	3
3.1.3	COSTES ASOCIADOS A LOS KILÓMETROS DE RODADURA DEL SERVICIO.....	7
3.1.4	COSTES ASOCIADOS A LAS HORAS DE SERVICIO.....	9
3.1.5	RESTO DE COSTES DEL SERVICIO.....	10
3.1.6	INCREMENTOS DE DEMANDA E INGRESOS TARIFARIOS	11
3.2	ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES DADAS POR AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. Y ALCALABUS, S.L. CON RESPECTO A LA OFERTA PRESENTADA EN EL LOTE 2	13
3.2.1	GRADO DE DESPROPORCIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA	13
3.2.2	JUSTIFICACIONES APORTADAS SOBRE EL PRESUNTO BAJO NIVEL DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA OFERTA.....	14
4	CONCLUSIONES.....	22

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 2 la oferta presentada por el licitador AUTOMOVILES DE ZARAGOZA, S.A Y ALCALABUS, S.L 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 a los licitadores 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 anormalidad de la oferta, mediante la presentación de la información y documentos que resulten pertinentes a estos efectos.

La empresa licitadora presentó el pasado 29 de noviembre de 2022, en plazo y forma, la justificación y documentación requerida por parte de 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 2 del referido expediente de licitación.

En este sentido, y como se desarrollará 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

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

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 BASES GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS

3.1.1 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.

3.1.2 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**
 - o 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 IVTM 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 €

3.1.3 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 0,150 €/kWh, sin incluir las amortizaciones de las instalaciones de recarga u otras inversiones que hayan de acometerse por parte del licitador.

- **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).

3.1.4 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.

3.1.5 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 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>

3.1.6 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.

3.2 ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES DADAS POR AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. Y ALCALABUS, S.L. CON RESPECTO A LA OFERTA PRESENTADA EN EL LOTE 2

3.2.1 GRADO DE DESPROPORCIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA

El lote 2 del citado Contrato ha recibido el mayor número de proposiciones del conjunto del contrato, con un total de 8 ofertas. La baja ofertada por Automóviles Zaragoza-Alcalabus fue de un 29,50%, siendo la segunda mayor baja presentada, en términos porcentuales, del conjunto de las 20 ofertas realizadas en la licitación. Ésta es sólo superada por la mayor baja presentada al Lote 3, de un 31,30%, también en presunción de anormalidad.

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 Automóviles Zaragoza 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 2, la media del conjunto de las 8 ofertas recibidas fue de un 14,9% con una desviación típica del 8,7%. De nuevo la oferta realizada por Automóviles Zaragoza se sitúa muy por debajo de la media y fuera de la desviación estándar. La segunda mayor baja presentada al Lote 2 es de un 21,32%, situándose a una distancia destacada de la presentada por Automóviles Zaragoza-Alcalabus. La tercera mayor baja fue de un 20,75%.

La oferta económica (COSP) presentada por Automóviles Zaragoza-Alcalabus fue de un 84,9% respecto a la COSP media corregida y, por tanto, sensiblemente 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, se constata que la licitadora no ha ofertado ningún incremento de la demanda e ingresos tarifarios, pero sin embargo a previsto en su justificación un incremento del margen empresarial (un 49,8% de incremento sobre el previsto en el proyecto de explotación), así como un importante decremento de los costes de explotación del servicio (de un 22,9% sobre los previstos en el proyecto de explotación), como se puede ver en la siguiente tabla:

	PROYECTO	OFERTA	% INCREMENTO OFERTADO
INGRESOS	2.658.478,48 €	2.157.830,53 €	-18,8%
Recaudación por viajes	961.574,80 €	961.574,80 €	0,0%
COSP	1.696.903,68 €	1.196.255,73 €	-29,5%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	2.507.998,55 €	1.932.475,57 €	-22,9%
Gastos por VEHICULOS	403.022,42 €	321.850,24 €	-20,1%
Amortización anual	306.212,39 €	268.045,10 €	-12,5%
Financiación anual	15.896,76 €	15.130,14 €	-4,8%
Seguros anual	66.006,86 €	33.475,00 €	-49,3%
Fiscalidad anual	14.906,41 €	5.200,00 €	-65,1%
Gastos por KM	775.133,85 €	416.303,22 €	-46,3%
Combustible	473.940,46 €	276.503,01 €	-41,7%
Neumáticos	45.620,99 €	28.967,61 €	-36,5%
Mantenimiento	255.572,40 €	110.832,60 €	-56,6%
Gastos de PERSONAL	1.006.201,72 €	1.006.201,72 €	0,0%
GASTOS GENERALES	323.640,56 €	188.120,39 €	-41,9%
Control de calidad	44.974,05 €	44.974,05 €	0,0%
Gastos generales	278.666,51 €	143.146,34 €	-48,6%
MARGEN BRUTO	150.479,93 €	225.354,96 €	49,8%

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.

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

3.2.2.1 VARIABLES DE LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO

Sobre los datos de producción, la licitadora ha adjuntado como Anexo I el plan de explotación, haciendo constar en la justificación aportada que "se obtienen menos kms en línea de los que figuran en el Proyecto de explotación, sin embargo, se han considerado estos últimos debido a que son los parámetros en base a los que se ha realizado la oferta económica".

En cuanto a los kms en vacío, indica la licitadora que *"se han considerado Instalaciones de Zaragoza de las que ya dispone la licitadora en el Polígono Portazgo"*, resultando una cantidad anual de kms superior a la recogida en el proyecto de explotación.

Por tanto, **se aceptan las variables de producción aportadas por la licitadora**, en términos de kilómetros recorridos (en servicio y vacío) y en términos de horas de trabajo (conducción en servicio, conducción en vacío y resto de horas de trabajo).

3.2.2.2 COSTES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS

3.2.2.2.1 Amortizaciones

Los costes de amortización de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 12,5% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por dos aspectos:

- a) Se han considerado unos **costes de adquisición de los vehículos ofertados y de los equipos y sistemas embarcados en los mismos ligeramente inferiores** a los previstos en el Proyecto de Explotación. Se ha ofertado una única tipología de autobús tanto para el modelo Urbano-Híbrido, como para la tipología Metro-EuroVI. El precio ofertado es inferior respecto al incluido para la primera tipología y algo superior respecto a la segunda tipología.
- b) Se ha considerado un **valor residual** del 25% a la finalización del contrato (10 años) **superior** al 16% previsto en el Proyecto de Explotación.

Con respecto a los costes de adquisición de los vehículos y equipos embarcados, se han aportado presupuestos de las empresas suministradoras de dichos activos (vehículos, elementos de mejora ofertados en los vehículos y equipos y sistemas ITS embarcados en los vehículos). No obstante se observa una incongruencia entre los precios indicados en estas justificaciones y los contemplados en el cuadro de costes:

- Precio de compra de los vehículos: 262.995 euros por vehículo en el cuadro, frente a los 260.000 euros indicados en la oferta del Anexo II.
- Equipamiento adicional: No se referencia en la Memoria y se incluye por valor de 6.513,00 euros en la oferta del Anexo II.
- Equipamiento ITS embarcado: 5.545 euros en la Memoria y se valora por 5.165 euros por vehículo en la oferta del Anexo III.
- Inversión fija en desarrollos y otras integraciones: 47.184 euros totales en la Memoria, frente a los 52.124 euros indicados en el Anexo III de la oferta.
- Se incluye en la Memoria una inversión en otros equipamientos por valor de 15.000 euros, sin más referencia.

Se aceptan, por tanto, los precios justificados en los Anexos II y III y la inversión en otros equipamientos indicada en la Memoria.

Con respecto al **valor residual de los vehículos** a los 10 años de vida (finalización del contrato), **no se admite un incremento del porcentaje previsto en el Proyecto de explotación (16%) hasta el 25%** previsto en la justificación aportada puesto que **no se ha acreditado 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, por lo que se considera un valor residual del 20%.

Con todo ello, en conclusión, **se recalculan los costes de amortización de los vehículos corrigiendo los precios y los valores residuales**, obteniendo los siguientes resultados:

TIPO VEHÍCULO	Nº	PRECIO COMPRA	VR (16%) ACEPTADO	DEPRECIACIÓN ANUAL VEHÍCULOS	EQUIPAMIENTO OPCIONAL	ITS EMBARCADO	COSTE ANUAL ADMITIDO
Urbano Híbrido	7	260.000,00 €	41.600,00 €	22.491,30 €	6.513,00 €	5.165,00 €	161.054,60 €
Metro. EURO VI	6	260.000,00 €	41.600,00 €	22.491,30 €			138.046,80 €
OTRAS INVERSIONES FIJAS, EQUIPAMIENTOS E INTEGRACIONES							67.124,00 €
TOTAL AMORTIZACIONES ANUALES ADMITIDAS							305.813,80 €

3.2.2.2.2 Costes de financiación

Los costes de financiación de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 4,8% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación.

Indica la memoria que se han considerado para ello las misma hipótesis de cantidad a financiar (100%), plazo y tipo de interés que los recogidos en el Proyecto de explotación.

Se aceptan, por tanto, los costes de financiación justificados en la Memoria del licitador.

3.2.2.2.3 Costes relativos a los seguros

Los costes relativos a los seguros de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 49,3% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por **los costes de los seguros adoptados**.

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 por vehículo es de 2.575 euros para los vehículos, por lo que **se aceptan dichos costes**.

3.2.2.2.4 Fiscalidad

Los costes fiscales de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 65,1% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por **los costes fiscales considerados que responden a una estimación parcial y por tanto incompleta de los que debieran ser**.

Con respecto a la determinación de los costes fiscales de los vehículos, en la justificación aportada únicamente se hace constar que *"El coste fiscal de los vehículos se ha estimado en 400 euros por vehículo y año, cantidad que consideramos suficiente en función de nuestra experiencia en gestión de este tipo de flotas. Se adjunta justificante del coste del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, principal concepto incluido en esta partida, de los diferentes tipos de vehículos"*.

No obstante, **no puede admitirse dicha justificación** puesto que los costes fiscales obligatorios de los vehículos no son exclusivamente los relativos al IVTM, si no que **existen otros costes tales como la ITV, el**

IAE o las revisiones de los tacógrafos, entre otros cuyos costes la licitadora no ha acreditado adecuadamente.

A estos efectos, se ha tomado como referencia para la determinación de los costes fiscales mínimos aceptables que deberá soportar la licitadora, los justificados en el apartado 3.1.2 que resultan para un vehículo cero o eco-1 de plazas superiores a 55 un total de 576,16 euros de coste promedio anual, con lo que resulta un coste total anual de gastos fiscales para los 13 vehículos de 7.490,08 euros, frente a los 5.200,00 euros indicados en la Memoria del licitador.

3.2.2.3 COSTES ASOCIADOS A LA RODADURA

3.2.2.3.1 Costes de combustible

Los costes relativos al combustible ofertados presentan una reducción de un 41,7% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente tanto por la previsión de consumos medios como de precio unitario por litro de gasoil menores a los previstos en el Proyecto de explotación.

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 0,756 euros/litro, sensiblemente inferior que el considerado en el Proyecto de explotación. No obstante, se aportan justificantes basados en un contrato marco de operaciones financieras con una entidad ajena a la licitadora de tipo swap sobre petróleo y derivados del petróleo para el ejercicio 2023, por lo que **se acepta dicho precio**.

Los consumos medios (litros cada 100 Km) considerados por la licitadora en la justificación de su oferta son muy inferiores a los que se prevén en el Proyecto de explotación para las distintas tipologías de vehículos utilizadas (28 y 30 l/100km, frente a 37 y 40 l/100/km). Estos consumos indica que la licitadora que se justifican con base a la información del fabricante sobre test SORT como sobre la propia experiencia del licitador, sin más justificación. Se consideran, como queda patente en los criterios de análisis detallados en el apartado 3.1.3. que los certificados de consumo de los fabricantes resultan demasiado genéricos y basados en condiciones ideales no aplicables directamente a las condiciones de explotación previstas, por lo que, para resultar válidas, deberían acompañarse con certificados de resultado de pruebas “in situ” con los vehículos ofertados. No es el caso de licitador, por lo que **no se admiten los consumos medios previstos por ésta**, aceptándose sólo una reducción de del consumo medio hasta un máximo de un 10% con respecto a los previstos en los proyectos de explotación.

Aplicando los precios indicados por la licitadora y los consumos medios en las condiciones anteriores, se obtienen los siguientes resultados:

TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE L COMBUST. OFERTADO	CONSUMO COMBUST. ADMITIDO (L/100 KM)	COSTE ANUAL COMBUST. ADMITIDO
Urbano Híbrido	7	597.319	0,756 €	37 * 90% = 33,3	150.373,86 €
Metropolitano EURO VI	6	662.143	0,756 €	40 * 90% = 36,0	180.208,84 €
		1.259.462			330.582,70 €

3.2.2.3.2 Costes de neumáticos

Los costes relativos a los neumáticos ofertados presentan una reducción de un 36,5% 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 neumáticos se ha establecido en función del contrato que para esta licitación hemos suscrito con nuestro proveedor habitual, que se adjunta como anexo VIII".

Pues bien, si se analiza la documentación justificativa aportada por la licitadora resulta que efectivamente aporta un contrato con la empresa TALLERES LA CAMPIÑA, S.L. en la que dicha empresa se compromete al suministro de materiales y trabajos necesarios para el recambio de neumáticos de la flota prevista en el referido contrato.

No obstante, **no podemos admitir como justificación el referido contrato** puesto que, en primer lugar, la empresa TALLERES LA CAMPIÑA, S.L. es una empresa domiciliada en Lugo, Polígono de Louzaneta s/n, **vinculada con el grupo empresarial TRANSMONBUS, del que forma parte la empresa licitadora** Automóviles Zaragoza, S.A., por lo que dicha justificación no se hace con una empresa externa independiente si no con una empresa vinculada al propio grupo empresarial del que forma parte la licitadora, de forma que, como no se aportan más documentos que el referido contrato, debe considerarse como si no existiera justificación alguna, de forma que **se admiten con carácter de mínimos los costes de neumáticos calculados mediante los precios unitarios por kilómetros previstos en el Proyecto de explotación para cada tipología de vehículo con un descuento máximo del 10%**, tal y como se ha establecido en el apartado 3.1.3 del presente informe técnico, obteniendo los siguientes resultados:

TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE NEUMAT./KM PROYECTO	COSTE ANUAL NEUMÁTICOS PROYECTO	% REDUCCION MAXIMO ADMITIDO	COSTE ANUAL NEUMÁTICOS ADMITIDO
Urbano Híbrido	7	597.319	0,036 €	21.757,94 €	10%	19.582,15
Metropolitano EURO VI	6	662.143	0,036 €	24.119,22 €	10%	21.707,30
		1.259.462		45.877,16 €		41.289,45

3.2.2.3.3 Costes de mantenimiento de los vehículos

Los **costes relativos al mantenimiento de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 56,6% 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 reparaciones y conservación se ha establecido en función del contrato que para esta licitación hemos suscrito con nuestro proveedor habitual, que se adjunta como anexo VIII".

Pues bien, como ya se ha comentado en el apartado anterior, si se analiza la documentación justificativa aportada por la licitadora resulta que efectivamente aporta un contrato con la empresa TALLERES LA CAMPIÑA, S.L. en la que dicha empresa se compromete a realizar trabajos necesarios para el mantenimiento preventivo y correctivo de la flota prevista en el referido contrato.

No obstante, **no podemos admitir como justificación el referido contrato** puesto que, en primer lugar, la empresa TALLERES LA CAMPIÑA, S.L. **es una empresa** domiciliada en Lugo, Polígono de Louzaneta s/n, **vinculada con el grupo empresarial TRANSMONBUS, del que forma parte la empresa licitadora** Automóviles Zaragoza, S.A., por lo que dicha justificación no se hace con una empresa externa independiente si no con una empresa vinculada al propio grupo empresarial del que forma parte la licitadora, de forma que, como no se aportan más documentos que el referido contrato, debe considerarse como si no existiera justificación alguna, de forma que **se admiten con carácter de mínimos los costes de mantenimiento de los vehículos calculados mediante los precios unitarios por kilómetros previstos en el Proyecto de explotación para cada tipología de vehículo con un descuento máximo del 10%**, tal y como se ha establecido en el apartado 3.1.3 del presente informe técnico, obteniendo los siguientes resultados:

TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE MANTEN./KM PROYECTO	COSTE ANUAL MANTEN. PROYECTO	% REDUCCION MAXIMO ADMITIDO	COSTE ANUAL MANTEN. ADMITIDO
Urbano Híbrido	7	597.319	0,204 €	121.853,08 €	10%	109.667,77
Metropolitano EURO VI	6	662.143	0,204 €	135.077,17 €	10%	121.569,45
		1.259.462		256.930,25 €		231.237,22

Más allá de lo expuesto anteriormente, debe destacarse que **los costes de mantenimiento previstos por la licitadora en su justificación, se basan en unas tarifas contenidas en el referido contrato** con la empresa vinculada para reparaciones y mantenimiento para vehículos en periodo de garantía (0,088 €/km), mientras que **el propio contrato establece otras tarifas para vehículos fuera del periodo de garantía (0,146 €/km), muy superiores a las primeras**.

Pues bien, en primer lugar, **si se aceptaran los costes** de mantenimiento previstos en la justificación de la **licitadora se estarían considerando unos costes medios de mantenimiento durante el total de la vida del contrato (10 años) como si los vehículos estuvieran en garantía durante dicho plazo**. Si bien se han ofertado vehículos nuevos por parte de la licitadora, y en la documentación obrante no constan los plazos

de garantía del fabricante de los vehículos, **con carácter general los plazos de garantía suelen estar condicionados a unos plazos temporales no superiores a los 5 años** (salvo los elementos de la cadena cinemática que puede extenderse otros 3 años más) y en todo caso con un límite de kilometraje máximo en dichos periodos que, **en las condiciones de explotación previstas, es imposible que dicha flota ofertada esté en garantía los 10 años de vida de la concesión**, de forma que **la propia justificación es incoherente en los términos expuestos**. Pero más allá de dicha incoherencia, se considera que **los costes adoptados para el mantenimiento de los vehículos son costes excepcionalmente bajos y fuera de los costes habituales de mercado**.

3.2.2.4 COSTES DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

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

3.2.2.5 RESTO DE COSTES DEL SERVICIO

3.2.2.5.1 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.

3.2.2.5.2 Gastos Generales

Los **costes relativos a los gastos generales ofertados presentan una reducción de un 48,6% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación**, motivada exclusivamente, tal y como aporta en el escrito de justificación la licitadora:

"Para establecer este coste hemos partido de la ratio medio que para este tipo de gastos tienen las empresas licitadoras, que cuentan con importantes sinergias especialmente en lo relativo a gestión, administración y comercialización.

La sociedad que prestará los servicios de gestión, administración, informática y comunicación, es Monfobus S.L., sociedad cuyo objeto social principal es la prestación de servicios de asesoría fiscal, tributaria, laboral y de empresas. La citada sociedad cuenta con un equipo formado por contables, abogados, informáticos, marketing, community managers, call center, etc. que dan servicio a más de 1.200 vehículos y más de 2.000 empleados.

Debido a lo comentado anteriormente, se consigue optimizar los gastos generales, no superando, de media, el 5% sobre los costes directos de explotación.

Toda vez que se incluyen otros conceptos adicionales derivados de la oferta realizada, incrementamos el porcentaje hasta el 8% sobre el resto de los gastos."

Es decir, la justificación por parte de la licitadora es que, puesto que pertenece a un gran grupo empresarial, esta circunstancia le permite ser más eficiente y reducir los gastos generales, con carácter general hasta un 5% sobre los costes directos de explotación, y, con carácter particular en este contrato, hasta un 8% de los referidos costes directos, sin ningún desglose relativo a dichos costes, sobre todo en lo relativo a las inversiones o elementos específicos y exclusivos para la prestación del servicio concreto que deben incluirse en dicha partida, tales como unas instalaciones fijas en la zona de influencia del ámbito de prestación del

servicio, atención presencial al cliente por al menos una persona en un horario mínimo determinado y otros elementos.

Pues bien, **si se observa la cantidad prevista para el conjunto de elementos que se incorporan en dicha partida**, tales como las labores de gestión, administración, asesoría fiscal y jurídica, servicios de información, atención al cliente y gestión del servicio de transporte a la demanda, servicios de promoción del servicio, mantenimiento de los puntos de parada del servicio y el resto de mejoras que se han ofertado por parte de la licitadora, **esta cantidad no queda en modo alguno justificada con base en un desglose realista de los costes reales que deberá asumir que pudieran sustentar la cifra a tanto alzado señalada por el licitador.**

Sin que resulte un listado exhaustivo se citan a **continuación algunas mejoras propuestas por el licitador en su oferta cuyo coste corre a su cargo** y, por tanto, contra la partida de gastos generales ofertados:

- 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 Aragón TV, Heraldo de Aragón, El Periódico de Aragón, Diario de Zaragoza, Aragón Radio, entre otros medios.
- Punto de atención presencial en el entorno del intercambiador principal, con horario presencial 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).
- Control del fraude mediante 1 inspector de Licitadora con una dedición del 25 % de su trabajo a estas funciones, con compromiso de cubrir el 2% de las expediciones incluidas en el Proyecto de Explotación.

Resulta suficiente este desglose de actuaciones omitidas por el licitador en su justificación para **considerar a todas luces 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 (entre 2 y 2,5 millones de euros de costes directos de explotación al año), no puede admitirse un porcentaje de los gastos generales sobre los referidos costes directos inferior a un 9%**, que ya representa un descuento de un 28% 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 2.016.194,16 € euros, se determina que los gastos generales no pueden ser inferiores a un 9% de dicha cantidad, es decir 181.457,47 € euros, para garantizar una adecuada prestación del servicio y las mejoras comprometidas.**

3.2.2.5.3 INGRESOS POR DEMANDA DEL SERVICIO

No se ha ofertado ningún incremento de la demanda prevista en el Proyecto de explotación del servicio.

4 CONCLUSIONES

Una vez analizado el conjunto de las aportaciones justificativas de la oferta presuntamente anormal presentada por parte de la empresa AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. en el Lote 8 del contrato, se observa lo siguiente:

	PROYECTO	OFERTA	% INCREMENTO OFERTADO	ADMITIDO	% INCREMENTO ADMITIDO
INGRESOS	2.658.478,48 €	2.157.830,53 €	-18,8%	2.157.830,53 €	-18,8%
Recaudación por viajes	961.574,80 €	961.574,80 €	0,0%	961.574,80 €	0,0%
COSP	1.696.903,68 €	1.196.255,73 €	-29,5%	1.196.255,73 €	-29,5%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	2.507.998,55 €	1.932.475,57 €	-22,9%	2.197.651,64 €	-12,4%
GASTOS POR VEHICULOS	403.022,42 €	321.850,24 €	-20,1%	361.909,02 €	-10,2%
Amortización anual	306.212,39 €	268.045,10 €	-12,5%	305.813,80 €	-0,1%
Financiación anual	15.896,76 €	15.130,14 €	-4,8%	15.130,14 €	-4,8%
Seguros anual	66.006,86 €	33.475,00 €	-49,3%	33.475,00 €	-49,3%
Fiscalidad anual	14.906,41 €	5.200,00 €	-65,1%	7.490,08 €	-49,8%
GASTOS POR KM	775.133,85 €	416.303,22 €	-46,3%	603.109,37 €	-22,2%
Combustible	473.940,46 €	276.503,01 €	-41,7%	330.582,70 €	-30,2%
Neumáticos	45.620,99 €	28.967,61 €	-36,5%	41.289,45 €	-9,5%
Mantenimiento	255.572,40 €	110.832,60 €	-56,6%	231.237,22 €	-9,5%
GASTOS DE PERSONAL	1.006.201,72 €	1.006.201,72 €	0,0%	1.006.201,72 €	0,0%
GASTOS GENERALES	323.640,56 €	188.120,39 €	-41,9%	226.431,52 €	-30,0%
Control de calidad	44.974,05 €	44.974,05 €	0,0%	44.974,05 €	0,0%
Gastos generales	278.666,51 €	143.146,34 €	-48,6%	181.457,47 €	-34,9%
MARGEN BRUTO	150.479,93 €	225.354,96 €	49,8%	-39.821,11 €	INVIABLE

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 sería negativo, en una cantidad de 39.821,11 euros anuales**. Es decir, no es que el margen bruto represente el 6% de los gastos de explotación como prevé el Proyecto de explotación, ni el 11,7% como prevé la justificación de la licitadora, es que **el margen bruto resultante negativo representa unas pérdidas anuales de un 1,81% 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, a la vista del análisis realizado en los apartados anteriores, tras identificar que determinadas hipótesis argumentadas por el licitador no se consideran plenamente válidas y tras rectificar en consecuencia el estudio económico financiero que forma parte de la documentación justificativa remitida por él, se considera que las justificaciones realizadas por el licitador no son suficientes para determinar la viabilidad de la concesión según su oferta, dado que la documentación aportada no permite justificar suficientemente su equilibrio económico y financiero. En consecuencia, **SE PROPONE rechazar la justificación realizada y, en consecuencia, EXCLUIR LA OFERTA presentada por las empresas AUTOMOVILES DE ZARAGOZA, S.A Y ALCALABUS, S.L en el Lote 2 por incluir valores anormales o desproporcionados**, 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

JUAN ORTIZ TABOADA

Director Gerente del CTAZ

