



INFORME RELATIVO A LA JUSTIFICACIÓN DE LA OFERTA PRESUNTAMENTE ANORMAL FORMULADA POR LA AGRUPACIÓN LINECAR, S.A. Y AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. AL LOTE 15 EN EL EXPEDIENTE DE LICITACIÓN “CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR INTERURBANO PERMANENTE DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA DE ARAGON” (EXP. TRI-ARA/2022)



ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. OBJETO DEL INFORME	5
3. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES APORTADAS POR LA LICITADORA PARA LA JUSTIFICACIÓN DE LA VIABILIDAD DE LA OFERTA FORMULADA	6
3.1. BASES GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES APORTADAS	6
3.1.1. PARÁMETROS DE PRODUCCIÓN DEL SERVICIO	6
3.1.2. COSTES ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS	6
3.1.3. COSTES ASOCIADOS A LOS KILÓMETROS DE RODADURA DEL SERVICIO ..	11
3.1.4. COSTES ASOCIADOS A LAS HORAS DE SERVICIO	12
3.1.5. RESTO DE COSTES DEL SERVICIO	13
3.1.6. INCREMENTOS DE DEMANDA E INGRESOS TARIFARIOS	15
3.2. ANÁLISIS DE LAS JUSTIFICACIONES DADAS POR LA AGRUPACIÓN LINECAR, S.A. Y AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. CON RESPECTO A LA OFERTA PRESENTADA EN EL LOTE 15	17
3.2.1. GRADO DE DESPROPORCIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA	17
3.2.2. JUSTIFICACIONES APORTADAS SOBRE EL PRESUNTO BAJO NIVEL DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA OFERTA	18
4. CONCLUSIONES	32



1. ANTECEDENTES

El pasado 31 de mayo de 2022 tuvo lugar la apertura de los Sobres A relativos a la documentación administrativa de las ofertas presentadas al referido expediente de licitación.

Posteriormente, el 23 de junio de 2022 tuvo lugar la apertura de los Sobres B relativos a las ofertas técnicas evaluables mediante juicios de valor.

Finalmente, el pasado 28 de octubre de 2022 tuvo lugar la apertura de los Sobres C relativos a las ofertas económicas y del resto de criterios de adjudicación evaluables automáticamente mediante fórmulas.

Las actas de las sesiones, que incluyen las ofertas económicas presentadas, se ha publicado en la Plataforma de contratación del sector público.

El apartado 6.4.2. del PCAP establece con respecto a los criterios para la determinación de la presunción de anomalía de las ofertas presentadas lo siguiente:

“Para la determinación de las ofertas con valores anormales o desproporcionados se aplicarán los siguientes criterios:

- En caso de presentarse un único licitador: se considerará que la oferta presenta valores anormales o desproporcionados en caso de que la cuantía de la compensación por obligación de servicio determinada según la formulación del apartado 6.3.2.1 del presente documento sea inferior en 25 unidades porcentuales al presupuesto base de licitación.

- En caso de presentarse dos licitadores: se considerará que una oferta presenta valores anormales o desproporcionados en caso de que la cuantía de la compensación por obligación de servicio determinada según la formulación del apartado 6.3.2.1 del presente documento sea inferior en 20 unidades porcentuales a la de la otra oferta.

- En caso de presentarse tres licitadores o más licitadores: se considerará que una oferta presenta valores anormales o desproporcionados en caso de que la cuantía de la compensación por obligación de servicio determinada según la formulación del apartado 6.3.2.1 del presente documento sea inferior en 10 unidades porcentuales a media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, se excluirá para el cómputo de dicha media la oferta de la cuantía más elevada cuando sea superior en más de 10 unidades porcentuales a la media inicial. En cualquier caso, para el cálculo de la media se tomarán, al menos, los valores de las tres ofertas de menor cuantía.”

Examinadas las ofertas económicas presentadas y admitidas al Lote 15 “C15 - Área de las Cinco Villas con Zaragoza”, y analizadas por los servicios técnicos de la Dirección General de Transportes se observó lo siguiente:



LOTE	C15						
	Área de las Cinco Villas con Zaragoza						
COSP LICITACIÓN	522.623,90 €						
LICITADOR	OFERTA ECONÓMICA (COSP OFERTADA)	% BAJA	Nº LICITADORES	CRITERIO TEMERIDAD 6.4.2. PCAP	COSP MEDIA OFERTADA	% COSP OFERTADA SOBRE COSP MEDIA OFERTADA	PRESUNCIÓN ANORMALIDAD
AGRUPACIÓN AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. Y LINECAR, S.A.	318.945,58 €	-38,97%	3	COSP OFERTADA < 90% COSP MEDIA OFERTADA	406.999,11 €	78,4%	SI
AUTOMÓVILES CINCO VILLAS, S.A.	410.767,36 €	-21,40%	3	COSP OFERTADA < 90% COSP MEDIA OFERTADA	406.999,11 €	100,9%	NO
AGRUPACIÓN COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE OLOT A GIRONA, S.A.; TRANSPORTES ELÉCTRICOS INTERURBANOS, S.A. Y LA HISPANO HILARIENCA, S.A.U.	491.284,39 €	-6,00%	3	COSP OFERTADA < 90% COSP MEDIA OFERTADA	406.999,11 €	120,7%	NO

Es decir, se presentaron un total de tres (3) ofertas, siendo la oferta económica menor la presentada por la **AGRUPACIÓN LINECAR, S.A. y AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A., habiéndose realizado este caso una oferta económica** con una baja mayor que la determina el apartado 6.4.2. del PCAP como límite, por lo que **SE DETERMINÓ DICHA BAJA COMO ANORMALMENTE BAJA**.

Por todo lo expuesto, a los efectos de lo dispuesto en el apartado 6.4.2. del PCAP, la Mesa de contratación dio audiencia al referido licitador para que, **EN EL PLAZO DE 5 DÍAS HÁBILES, justificara y desglosara razonada y detalladamente el parámetro en base al cual se hubiera definido la anomalía de la oferta**, mediante la presentación de la información y documentos que resultaran pertinentes a estos efectos.

Para la justificación de la proposición realizada, debía presentarse su propio estudio económico-financiero del lote 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 del PCAP, recogiera 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 el PCAP 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.

Ese estudio económico-financiero se debía de acompañar, para la justificación de la proposición realizada, de todo el resto de documentación justificativa de todas las hipótesis realizadas tanto en relación a la demanda y a los ingresos del servicio como a los gastos en que incurra para la prestación del servicio, tal y como se indica en el párrafo anterior, y justificando especialmente aquellas hipótesis que difieran de las realizadas por la Administración en el estudio económico-financiero del Proyecto de Explotación del Contrato correspondiente.

La empresa licitadora presentó el pasado 17 de noviembre de 2022, en plazo y forma, la justificación y documentación requerida por parte de la Mesa de contratación, habiendo ésta última solicitado informe a este Servicio con respecto al análisis técnico de la justificación aportada por parte de la licitadora dando traslado de la documentación pertinente, de conformidad con lo establecido en el artículo 149.4 de la LCSP.

2. OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente informe técnico es atender la solicitud formulada por parte de la Mesa de contratación del expediente de licitación “CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR INTERURBANO PERMANENTE DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA DE ARAGON” (EXP. TRI-ARA/2022) y asesorar técnicamente a dicho órgano con respecto al análisis de la justificación aportada por la empresa licitadora incurso en presunción de anomalía en la oferta económica presentada en el Lote 8 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 anomalía 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. 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.
 - o 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.
 - o 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**
 - o 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.
 - o 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**
 - o 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.
 - o Con respecto al tipo de interés, solo se admitirá que este 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**
 - o 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.
 - o 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.
 - o 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.
 - o 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**
 - o 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	600	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 €

- **Porcentajes de imputación de los costes de los vehículos al contrato**

- o Únicamente se admitirán imputaciones parciales de los costes asociados a los vehículos, en el caso de que la flota no esté adscrita en régimen de exclusividad al contrato, cuando se acrediten las líneas de negocio en las que se prevea explotar servicios externos al contrato con dichos medios. En todo caso, deberán analizarse las franjas horarias disponibles para la realización de dichos servicios conexos a la concesión, de forma que si, por ejemplo, se pretendiera realizar servicios de transporte escolar con determinados vehículos, deberá acreditarse que existe una disponibilidad de los mismos para operar en los horarios que habitualmente se prestan dichos servicios.
- o En caso de incorporar dicha acreditación por parte de la licitadora, deberá analizarse la factibilidad de realización de dichos servicios de forma compatible con los servicios comprendidos en el contrato de concesión.



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%.

- **Cánones de estación**

- Solo se admitirán reducciones en los costes relativos a los cánones de estación que el licitador deberá soportar únicamente cuando se presente un estudio completo en el que se incluyan las tasas vigentes para cada una de las estaciones en las que haya de operar y



la estimación de las variables necesarias para la determinación de los mismos, tales como número de expediciones, viajeros por expedición u otras.

- o En caso de aportar la anterior documentación justificativa, deberá analizarse la coherencia de los datos incluidos con el plan de explotación y, en su caso, el estudio de demanda que justifiquen los datos en los que se base dicho estudio.
 - o En caso de no aportar la anterior documentación acreditativa, se considerarán los cánones previstos en los proyectos de explotación.
- **Gastos generales del servicio**

- o 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.
- o 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.
- o 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 al cliente en una de las principales paradas del servicio 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).
 - No se admitirán incrementos de la demanda base con respecto a las reservas de plaza de los escolares, salvo que se acredite mediante un estudio pormenorizado, en el primer año de explotación, en el ámbito del contrato, los concretos servicios de transporte escolar que podrán prestarse mediante reserva de plaza de conformidad con la normativa vigente y la demanda concreta estimada por el Departamento de Educación del Gobierno de Aragón para dichas rutas escolares concretas.
- **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 vista 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**
 - o 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.
 - o 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 datos 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**
 - o 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 LA AGRUPACIÓN LINECAR, S.A. Y AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. CON RESPECTO A LA OFERTA PRESENTADA EN EL LOTE 15

3.2.1. GRADO DE DESPROPORCIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA

Sobre esta cuestión la licitadora no aporta nada en la justificación presentada.

Para analizar el grado de desproporción de la oferta debe advertirse que 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 ha ofertado un incremento de la demanda e ingresos tarifarios del 4,3%, y ha previsto en su justificación un incremento muy notable del margen empresarial (un 87,0% de incremento sobre el previsto en el proyecto de explotación), así como un importante decremento de los costes de explotación del servicio (de un 19,3% sobre los previstos en el proyecto de explotación), como se puede ver en la siguiente tabla:

	PROYECTO	OFERTA	% INCREMENTO OFERTADO
INGRESOS	1.285.268,36 €	1.114.383,75 €	-13,3%
Recaudación por viajes	762.644,46 €	795.438,17 €	4,3%
COSP	522.623,90 €	318.945,58 €	-39,0%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.212.517,33 €	978.306,13 €	-19,3%
GASTOS POR VEHICULOS	277.376,20 €	198.187,03 €	-28,5%
Amortización anual	217.968,86 €	165.537,52 €	-24,1%
Financiación anual	11.839,19 €	9.049,51 €	-23,6%
Seguros anual	33.529,80 €	19.120,00 €	-43,0%
Fiscalidad anual	14.041,35 €	4.480,00 €	-68,1%
GASTOS POR KM	395.565,55 €	302.800,55 €	-23,5%
Combustible	248.618,85 €	232.581,35 €	-6,5%



Neumáticos	31.468,99 €	18.695,69 €	-40,6%
Mantenimiento	115.477,71 €	51.523,51 €	-55,4%
GASTOS DE PERSONAL	341.197,05 €	341.197,05 €	0,0%
Servicios en colaboración	0,00 €	0,00 €	
GASTOS GENERALES	198.378,53 €	136.121,50 €	-31,4%
Control de calidad	6.525,34 €	6.525,34 €	0,0%
Canon de estación	57.129,04 €	57.129,04 €	0,0%
Gastos generales	134.724,15 €	72.467,12 €	-46,2%
MARGEN BRUTO	72.751,03 €	136.077,62 €	87,0%

De esta forma, en este caso concreto, la combinación de ofertar más ingresos por demanda y menos costes de explotación ha derivado en que la baja de la COSP haya sido de un 39,0%, cifra muy elevada, por lo que a continuación se analiza cada uno de los elementos de costes ofertados para determinar la viabilidad de la oferta, de forma que, como criterio general, si el margen bruto empresarial no es positivo, se concluirá que la oferta no es viable puesto que se estaría prestando el servicio a pérdidas, y no con un beneficio previsto por la licitadora en la justificación de la oferta presentada de un 13,9% sobre los costes de explotación.

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, sin grandes variaciones con respecto al plan previsto 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 24,1% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por dos aspectos:

- Se ha considerado un **valor residual** del 25% a la finalización del contrato (10 años) **superior** al 20% previsto en el Proyecto de Explotación.



- b) Se ha considerado **una imputación parcial de los costes de amortización de dichos activos de un 80% para todos los vehículos**, en lugar del 100% previsto en el Proyecto de Explotación.

Con respecto a los costes de adquisición de los vehículos y equipos embarcados, puesto que 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), dichos precios se admiten.

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 (20%) 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 respecto a la imputación parcial de los costes de los vehículos al contrato, en el apartado 2.2.3. del PPTP que *“Los vehículos no estarán adscritos con carácter de exclusividad al contrato, por lo que podrán usarse en otros servicios, siempre y cuando el contratista lo haya comunicado previamente al Responsable del Contrato y ello no implique merma de la calidad en la prestación en el contrato al que están adscritos o potenciales problemas de disponibilidad en el mismo”*, esto quiere decir que el aprovechamiento del mismo está supeditado a la efectiva disponibilidad y efectivo cumplimiento del contrato.

La licitadora argumenta esta merma de imputación de los costes al contrato por el hecho que

“... nos basamos en el Observatorio de costes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que establece una utilización media de 1.800 horas al año por vehículo. Si comparamos estas horas de utilización con las que realizarán estos vehículos, que son 1.230 horas por vehículo, obtenemos un porcentaje de utilización de un 68%. Por prudencia, se ha elevado este porcentaje hasta el 80%”

No obstante, **dicha reducción de la imputación de los costes asociados a los vehículos no puede admitirse puesto que la licitadora no la ha justificado adecuadamente**. Para ello, entendemos que deberían haberse acreditado las líneas de negocio en las que se prevea explotar servicios externos al contrato con dichos medios, así como haber analizado las franjas horarias disponibles para la realización de dichos servicios conexos a la concesión, de forma que si, por ejemplo, se pretendiera realizar servicios de transporte escolar con determinados vehículos, debería haberse acreditado que existe una disponibilidad de los mismos para operar en los horarios que habitualmente se prestan dichos servicios.

Más allá de lo expuesto en el párrafo anterior, la licitadora considera un porcentaje de imputación homogéneo sobre la totalidad de la flota ofertada, en base a un aprovechamiento inferior al promedio previsto en el Observatorio de Costes del MITMA para servicios discrecionales, pero no realiza un análisis al menos para las distintas tipologías de vehículos que componen la flota. Si se realiza dicho análisis se observa que los vehículos de mayor capacidad (más de 55 plazas y entre 39 y 55 plazas) tienen un grado de aprovechamiento muy superior al resto de vehículos de la flota de menor capacidad, de forma que, puesto que los vehículos con mayor aprovechamiento, que además son los más costosos, realizar la asunción de imputar un porcentaje de aprovechamiento medio deviene en un análisis incorrecto y sesgado, con el propósito de justificar el bajo coste relativo al conjunto de costes asociados a los vehículos.

Adicionalmente, debe hacerse constar que las características tanto de los servicios obligatorios contenidos en el Lote 15 como del ámbito sociodemográfico del referido lote, hacen que previsiblemente esta posibilidad de operar servicios conexos fuera del contrato con los medios adscritos al mismo sea muy improbable o dificultosa, dado que las franjas horarias fijadas para la prestación de los servicios impiden



en muchos casos la prestación de servicios de uso especial para escolares o servicios de uso especial para transporte de trabajadores, así como relativamente baja densidad poblacional del ámbito del lote en concreto hace que se considere muy marginal el margen de aprovechamiento previsto por la licitadora, por lo que se debe considerar una imputación del 100% de los activos, tal y como prevé el Proyecto de explotación.

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

Nº PLAZAS	VEHICULO MODELO	Nº	PRECIO COMPRA	EQUIPAMIENTO OPCIONAL	VR (20%) ACEPTADO	DEPRECIACION	DEPRECIACION ANUAL	% IMPUTACION ACEPTADO	COSTE ANUAL
> 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	2	212.151,00 €	5.545,00 €	42.430,20 €	175.265,80 €	17.526,58 €	100%	35.053,16 €
39 A 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	7	212.151,00 €	5.545,00 €	42.430,20 €	175.265,80 €	17.526,58 €	100%	122.686,06 €
26 A 38 PLAZAS	MERCEDES INTOURO K HIBRIDO	1	188.808,00 €	5.545,00 €	37.761,60 €	156.591,40 €	15.659,14 €	100%	15.659,14 €
26 A 38 PLAZAS	ISUZU TURQUOISE	2	127.479,00 €	5.545,00 €	25.495,80 €	107.528,20 €	10.752,82 €	100%	21.505,64 €
11 A 25 PLAZAS	MERCEDES SPRINTER	2	101.907,00 €	5.545,00 €	20.381,40 €	87.070,60 €	8.707,06 €	100%	17.414,12 €
		14							212.318,12 €
OTRAS INVERSIONES FIJAS, EQUIPAMIENTOS E INTEGRACIONES									75.117,00 €
TOTAL AMORTIZACIÓN ANUAL ACEPTADA									219.829,82 €

3.2.2.2.2. Costes de financiación

Los costes de financiación de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 23,6% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por los costes de compra de los vehículos y por los porcentajes de imputación adoptados.

Con respecto a la determinación de los costes de financiación de los activos anteriores, no se ha realizado ninguna hipótesis adicional a las previstas en el Proyecto de explotación, ni con respecto al porcentaje de capital a financiar (100%) ni al tipo de interés (1,72% anual) ni al plazo del préstamo (5 años).

No obstante, los costes anteriores se imputan mediante los porcentajes reducidos ya analizados, que no se admiten, por lo que, en conclusión, **se recalculan los costes de financiación de los vehículos corrigiendo los porcentajes de imputación al contrato**, obteniendo los siguientes resultados:

Nº PLAZAS	VEHICULO MODELO	Nº	COSTE FINANCIERO POR VEHICULO	% IMPUTACION OFERTADO	% IMPUTACION ACEPTADO	COSTE FINANCIERO ACEPTADO
> 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	2	751,00 €	80%	100%	1.877,50 €



39 A 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	7	751,00 €	80%	100%	6.571,25 €
26 A 38 PLAZAS	MERCEDES INTOURO K HIBRIDO	1	666,00 €	80%	100%	832,50 €
26 A 38 PLAZAS	ISUZU TURQUOISE	2	451,00 €	80%	100%	1.127,50 €
11 A 25 PLAZAS	MERCEDES SPRINTER	2	361,00 €	80%	100%	902,50 €
		14				11.311,25 €

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 43,0% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por los costes de los seguros y por los porcentajes de imputación 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 1.100 euros para los vehículos hasta 38 plazas y de 1.950 euros para los de más de 38 plazas, incluyendo los seguros mínimos obligatorios establecidos por la LOTT (seguro de responsabilidad civil y seguro de viajeros), por lo que se aceptan dichos costes.

No obstante, los costes anteriores se imputan mediante los porcentajes reducidos ya analizados, que no se admiten, por lo que, en conclusión, se recalculan los costes de los seguros de los vehículos corrigiendo los porcentajes de imputación al contrato, obteniendo los siguientes resultados:

Nº PLAZAS	VEHICULO MODELO	Nº	COSTE SEGUROS ANUAL	% IMPUTACION OFERTADO	% IMPUTACION ACEPTADO	COSTE SEGUROS ACEPTADO
> 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	2	1.950,00 €	80%	100%	4.875,00 €
39 A 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	7	1.950,00 €	80%	100%	17.062,50 €
26 A 38 PLAZAS	MERCEDES INTOURO K HIBRIDO	1	1.100,00 €	80%	100%	1.375,00 €
26 A 38 PLAZAS	ISUZU TURQUOISE	2	1.100,00 €	80%	100%	2.750,00 €
11 A 25 PLAZAS	MERCEDES SPRINTER	2	1.101,00 €	80%	100%	2.752,50 €
		14				28.815,00 €

3.2.2.2.4. Fiscalidad

Los costes fiscales de los vehículos ofertados presentan una reducción de un 68,1% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por los costes fiscales considerados y por los porcentajes de imputación adoptados.

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 siguientes en función de la capacidad y tipología de vehículo:

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 €

Aplicando los anteriores costes fiscales de los vehículos y corrigiendo los porcentajes de imputación al contrato, se obtienen los siguientes resultados:

Nº PLAZAS	VEHICULO MODELO	Nº	COSTE FISCAL ANUAL ACEPTADO	% IMPUTACION OFERTADO	% IMPUTACION ACEPTADO	COSTE FISCAL ACEPTADO
> 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	2	576,16 €	80%	100%	1.152,33 €
39 A 55 PLAZAS	MERCEDES INTOURO HIBRIDO	7	525,74 €	80%	100%	3.680,19 €
26 A 38 PLAZAS	MERCEDES INTOURO K HIBRIDO	1	485,95 €	80%	100%	485,95 €
26 A 38 PLAZAS	ISUZU TURQUOISE	2	521,54 €	80%	100%	1.043,07 €
11 A 25 PLAZAS	MERCEDES SPRINTER	2	415,46 €	80%	100%	830,92 €
		14				7.192,46 €



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 6,5% sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación, motivada fundamentalmente por la previsión de consumos medios en algunas de las tipologías de los vehículos 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 es mayor que el considerado en el Proyecto de explotación, 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, como se ha comentado, en algunos casos menores a los que se prevén en el Proyecto de explotación para las distintas tipologías de vehículos utilizadas. Dado que la licitadora ha aportado un estudio justificativo de consumo de vehículos de similares características y los valores se consideran razonables en las condiciones de explotación previstas en el Lote correspondiente, unido a que, en cualquier caso, el cómputo que resultaría de aplicar sobre los costes previstos en el Proyecto de explotación una reducción de un 10% sería mayor que el previsto por la licitadora, **se admiten los costes previstos por ésta**, resultando los siguientes resultados:

TIPO VEHÍCULO	Nº	KM ANUAL	COSTE L COMBUST. OFERTADO	CONSUMO COMBUST. OFERTADO (L / 100 KM)	COSTE ANUAL COMBUST. OFERTADO
> 55 PLAZAS	2	221.817	1,035 €	28,0	64.282,57 €
39 A 55 PLAZAS	7	504.605	1,035 €	28,0	146.234,53 €
26 A 38 PLAZAS	1	47.904	1,035 €	21,0	10.411,93 €
26 A 38 PLAZAS	2	23.952	1,035 €	27,0	6.693,39 €
11 A 25 PLAZAS	2	29.274	1,035 €	16,0	4.847,77 €
	14	827.552			232.470,19 €



3.2.2.3.2. Costes de neumáticos

Los costes relativos a los neumáticos ofertados presentan una reducción de un 40,6% 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:

“Partimos de la hipótesis de costes inferiores a los recogidos en el Proyecto de Explotación, que justificamos documentalmente, como consecuencia de la externalización de estos servicios. En la práctica la citada externalización se ha venido desarrollando por la licitadora, ofreciendo importantes ahorros de costes, derivados de un mayor aprovechamiento de los recursos. En definitiva, una mayor eficiencia.

El coste de neumáticos se ha establecido en función del contrato que para esta licitación hemos suscrito con nuestro proveedor habitual”.

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 OFERTADO NEUMAT./KM	COSTE ANUAL NEUMÁT. OFERTADO	COSTE NEUMAT./KM PROYECTO	COSTE ANUAL NEUMÁTICOS PROYECTO	% REDUCCION MAXIMO ADMITIDO	COSTE ANUAL NEUMÁTICOS ADMITIDO
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	2	221.817	0,023 €	5.101,79 €	0,033 €	7.319,96 €	10%	6.587,96 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39-55 PLAZAS	7	504.605	0,023 €	11.605,92 €	0,033 €	16.651,29 €	10%	14.986,16 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	2	47.904	0,019 €	910,18 €	0,029 €	1.395,44 €	10%	1.255,90 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26-38 PLAZAS	1	23.952	0,023 €	550,90 €	0,029 €	697,72 €	10%	627,95 €
VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	2	29.274	0,018 €	526,93 €	0,024 €	696,88 €	10%	627,19 €
		827.552		18.695,71 €		26.761,30 €		24.085,17 €



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 55,4% 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:

“Partimos de la hipótesis de costes inferiores a los recogidos en el Proyecto de Explotación, que justificamos documentalmente, como consecuencia de la externalización de estos servicios. En la práctica la citada externalización se ha venido desarrollando por la licitadora, ofreciendo importantes ahorros de costes, derivados de un mayor aprovechamiento de los recursos. En definitiva, una mayor eficiencia.

El coste de neumáticos se ha establecido en función del contrato que para esta licitación hemos suscrito con nuestro proveedor habitual”.

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 OFERTADO MANTEN./KM	COSTE ANUAL MANTEN. OFERTADO	COSTE MANTEN./KM PROYECTO	COSTE ANUAL MANTEN. PROYECTO	% REDUCCION MAXIMO ADMITIDO	COSTE ANUAL MANTENIMIENTO ADMITIDO
VEHICULOS CERO O ECO-1 > 55 PLAZAS	2	221.817	0,064 €	14.196,29 €	0,150 €	33.272,55 €	10%	29.945,30 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 39-55 PLAZAS	7	504.605	0,064 €	32.294,72 €	0,143 €	72.158,52 €	10%	64.942,66 €
VEHICULOS DIESEL 26-38 PLAZAS	2	47.904	0,048 €	2.299,39 €	0,104 €	4.982,02 €	10%	4.483,81 €
VEHICULOS CERO O ECO-1 26-38 PLAZAS	1	23.952	0,064 €	1.532,93 €	0,104 €	2.491,01 €	10%	2.241,91 €
VEHICULOS DIESEL 10-25 PLAZAS	2	29.274	0,041 €	1.200,23 €	0,064 €	1.873,54 €	10%	1.686,18 €



51.523,56 €

114.777,63 €

103.299,86 €

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, mientras que **el propio contrato establece otras tarifas para vehículos fuera del periodo de garantía, del orden del doble de las primeras**, como se observa en el siguiente cuadro:

TIPO VEHÍCULO	TARIFA MANTENIMIENTO POR KM (CON GARANTÍA)	TARIFA MANTENIMIENTO POR KM (SIN GARANTÍA)
MÁS DE 55 PLAZAS	0,064 €/Km	0,112 €/Km
39-55 PLAZAS	0,064 €/Km	0,112 €/Km
26-38 PLAZAS	0,048 €/Km	0,092 €/Km
10-25 PLAZAS	0,041 €/Km	0,084 €/Km

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. Cánones de estación

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

3.2.2.5.3. Gastos Generales

Los **costes relativos a los gastos generales ofertados presentan una reducción de un 46,2% 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 estos gastos tiene la empresa que prestará estos servicios, que cuenta con importantes sinergias especialmente en lo relativo a gestión, administración y comercialización, debido a que presta servicios a una flota de más de 250 vehículos y más de 300 empleados.

La empresa matriz del grupo Linecar será la que prestará los servicios de gestión, administración, TIC, desarrollo de negocio y comunicación. Entre el personal de estructura de que dispone, destacan los siguientes:

- *Departamento Contable y de Administración: Director Económico Financiero, Responsable de Contabilidad y Administración y técnicos contables.*
- *Departamento de Explotación: Responsables de Explotación, técnicos de planificación y administrativos Back-Office.*
- *Departamento de RRHH: Responsable de RRHH y técnicos laborales.*
- *Departamento de Marketing: Responsable de marketing con asesoramiento de comunicación y RRSS, mantenimiento de página web y personal de atención al cliente por diferentes canales.*
- *Técnicos TIC e informática general.*
- *Servicios jurídicos en el área del derecho laboral, derecho público, derecho mercantil y asesoría fiscal.*

Debido a lo comentado anteriormente, se consigue optimizar los gastos generales, no superando, de media, el 6% 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 6% 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, un punto físico para la atención presencial al cliente en una de las principales paradas del servicio atendido 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 es tan solo de 72.467,12 euros anuales**, lo que a todas luces resulta insuficiente para disponer con carácter de mínimos las instalaciones y personal mínimos que deberán ubicarse en el ámbito territorial del contrato para satisfacer las obligaciones mínimas previstas en los pliegos.

Por todo ello, y tal y como se ha establecido en el apartado 3.1.5. del presente informe, **se considera que, dado el pequeño tamaño del lote al que se refiere (entre 1.000.000 y 1.500.000 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 10%**, que representa un descuento de un 20% 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 1.031.966,34 euros**, se determina que los gastos generales no pueden ser inferiores a un 10% de dicha cantidad, es decir 103.196,33 euros, para garantizar una adecuada prestación del servicio.

3.2.2.6. INGRESOS POR DEMANDA DEL SERVICIO

Los **ingresos tarifarios de recaudación por viajes se han incrementado un 4,3% sobre los ingresos previstos en el Proyecto de explotación**, motivada con base en un estudio de demanda que, según el escrito de justificación aportado:

“El Estudio de demanda, que se adjunta como Anexo II, establece un escenario pesimista con una demanda para el año 2023 de 212.916 viajeros y 10.066.517 viajeros.km y un escenario optimista, para el mismo año, con una demanda estimada de 226.199 viajeros y 10.694.554 viajeros.km.

En la hipótesis pesimista, se estima una variación del 2,5% con respecto al Proyecto de explotación, y en la hipótesis optimista de un 8,9%. Como resumen, las hipótesis en que se basan estos escenarios son:

- *Hipótesis pesimista:*
- *Crecimiento tendencial del Proyecto de Explotación.*
- *Efecto Covid igual al Proyecto de Explotación (-3,7%).*

Se sustituyen los datos de evolución de la población, que el Proyecto estimaba para el período 2018-2021, por los datos reales.

- *Hipótesis optimista:*
- *Ajuste al alza de los parámetros de crecimiento tendencial del Proyecto de explotación.*
- *Desaparece el efecto Covid (0,0%).*
- *Se sustituyen los datos de evolución de la población, que el Proyecto estimaba para el período 2018-2021, por los datos reales.*
- *Incremento por previsiones de crecimiento económico.*

En base a estos escenarios, para estimar la demanda se ha tomado como base la hipótesis pesimista, en la que la única modificación que se realiza sobre el Proyecto de explotación es sustituir unos datos que



en el Proyecto se estimaban, por los reales, que ya estaban disponibles a la fecha de elaboración del estudio de demanda, y que supone un incremento del 2,5% sobre el Proyecto de explotación.

Adicionalmente, aunque consideramos que el efecto Covid se podría reducir completamente para el año 2023, tal y como plantea el escenario optimista, por prudencia, se ha tomado la media de los dos escenarios, es decir, un -1,8%. Por tanto, se ha aplicado un incremento del 4,3% sobre la demanda establecida en el Proyecto”.

Entrando a analizar la justificación aportada por la licitadora, en primer lugar, conviene exponer brevemente el proceso previsto en los Proyectos de explotación para la determinación de la demanda esperada del servicio. En este sentido, los proyectos parten de la demanda actual de los servicios prestados en el año 2018 para, en base a las previsiones de la evolución demográfica del ámbito territorial del proyecto, hacer una estimación de cuanta demanda habría en 2022 (año previo al inicio de la prestación del nuevo servicio), teniendo en cuenta los posibles efectos de reducción de la demanda por los efectos de la crisis sanitaria provocada por el virus del COVID. Finalmente, para el año 2023 (primer año de explotación del nuevo servicio) se añade una demanda estimada adicional inducida como consecuencia de la mayor oferta de servicios que incluyen los proyectos con respecto al nivel de servicio actual.

Esta metodología se adoptó por parte de los Proyectos de explotación porque fueron redactados en 2020 y, por tanto, obviamente no se disponía de los datos de demanda reales de los actuales servicios en 2022, considerado como base para la determinación de la demanda en el primer año de explotación del servicio.

Tampoco en el momento de la redacción de los Proyectos de explotación se disponía de los datos de evolución de los efectos de la crisis del COVID sobre la demanda, que fue muy drástica en 2020 por el confinamiento general y otros elementos, pero se hizo una estimación conservadora de recuperación hasta el año 2023 (primer año de explotación del servicio).

No obstante, en el momento en el que se publicó el anuncio de licitación del contrato y hasta que la licitadora presentó su oferta (en mayo de 2022), sí podía haber basado sus hipótesis de demanda en los datos más actuales disponibles (al menos hasta abril de 2022), y no, como ha hecho, basar sus estimaciones en supuestos “datos reales” de evolución de la población del ámbito territorial del lote en cuestión. Para ello podría haber realizado un estudio de campo del que hubiera podido obtener datos más actualizados y no simplemente justificar dichos valores como la ha hecho.

También actualmente se disponen de datos reales sobre la evolución y recuperación de la demanda por los efectos de la crisis sanitaria del COVID, de forma que, de una forma mucho más razonable se puede disponer de una información fiable con respecto a la demanda base sobre la que basar el estudio de demanda para 2023 (primer año de explotación del servicio).

De esta forma, los datos de demanda previa y demanda inicial en términos de viajeros considerados en el Proyecto de explotación del Lote 15 eran los siguientes:

PROYECTO C15		
Datos de demanda	Viajeros 2018	Estimación Viajeros 2023
Concesión Aragón	155.434	148.467
Pasantes	13.703	13.089
Inducida mejora servicio	20.246	19.338



Impacto COVID	0	-8.889
Reserva de plaza	37.450	35.771
TOTAL	226.833	207.776
<hr/>		
<i>Factor impacto COVID en 2023</i>	-3,70%	
<i>Factor evolución anual demografía</i>	-0,91%	
<i>Años Periodo 2018-2023</i>	5	
<i>Factor acumulado 2018-2023</i>	95,5%	

Si se analizan los datos de demanda reales de los actuales servicios que conformarán el Lote 15 del contrato, los resultados son los siguientes:

CONTRATO ACTUAL	DEMANDA TOTAL (VIAJEROS) 2022
VDA-061 UNCASTILLO - ZARAGOZA	85.372
VDA-062 ALMONACID - PRADILLA - ZARAGOZA	94.008
VDA-093 BOQUIÑENI - ALAGON	174
VDA-094 BIEL - ZARAGOZA	802
VDA-210 AYERBE - ZARAGOZA	1.105
VDA-243 PINTANO - CAMPO REAL	1.296
VDA-279 CASTEJON DE VALDEJASA - ZARAGOZA	229
VDA-282 LUNA - EJEA DE LOS CABALLEROS	61
VDA-283 PINSORO - EJEA DE LOS CABALLEROS	1.835
TOTAL	184.882
<i>% Demanda base 2022 real vs Demanda base proyecto (2023)</i>	93,7%

Es decir, en 2022 la demanda real en términos de viajeros en los servicios actuales que atienden los tráficos previstos en el Lote 15 del contrato es de un 93,7% de la demanda base (sin incremento por mejora del servicio ni efecto COVID) prevista en el Proyecto de explotación.

Considerando las siguientes hipótesis, muy favorables a los efectos de la licitadora en términos de la demanda ofertada:

- El efecto COVID previsto en el Proyecto de explotación se da por amortizado.
- Se supone se mantendrá el mismo incremento de demanda inducida por la mejora del servicio previsto en el Proyecto de explotación
- Se supone que sobre la actual demanda base en 2023 experimentará un crecimiento anual del 5%, valor muy superior al observado en los últimos meses con respecto a la evolución de la demanda actual.



4. CONCLUSIONES

Una vez analizado el conjunto de las aportaciones justificativas de la oferta presuntamente anormal presentada por parte de la AGRUPACIÓN LINECAR, S.A. y AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. en el Lote 15 del contrato, se observa lo siguiente:

	PROYECTO	OFERTA	% INCREMENTO OFERTADO	ADMITIDO	% INCREMENTO ADMITIDO
INGRESOS	1.285.268,36 €	1.114.383,75 €	-13,3%	1.102.468,45 €	-14,2%
Recaudación por viajes	762.644,46 €	795.438,17 €	4,3%	783.522,87 €	2,7%
COSP	522.623,90 €	318.945,58 €	-39,0%	318.945,58 €	-39,0%
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.212.517,33 €	978.306,13 €	-19,3%	1.135.162,97 €	-6,4%
GASTOS POR VEHICULOS	277.376,20 €	198.187,03 €	-28,5%	267.148,53 €	-3,7%
Amortización anual	217.968,86 €	165.537,52 €	-24,1%	219.829,82 €	0,9%
Financiación anual	11.839,19 €	9.049,51 €	-23,6%	11.311,25 €	-4,5%
Seguros anual	33.529,80 €	19.120,00 €	-43,0%	28.815,00 €	-14,1%
Fiscalidad anual	14.041,35 €	4.480,00 €	-68,1%	7.192,46 €	-48,8%
GASTOS POR KM	395.565,55 €	302.800,55 €	-23,5%	359.966,38 €	-9,0%
Combustible	248.618,85 €	232.581,35 €	-6,5%	232.581,35 €	
Neumáticos	31.468,99 €	18.695,69 €	-40,6%	24.085,17 €	-23,5%
Mantenimiento	115.477,71 €	51.523,51 €	-55,4%	103.299,86 €	-10,5%
GASTOS DE PERSONAL	341.197,05 €	341.197,05 €	0,0%	341.197,05 €	0,0%
Servicios en colaboración	0,00 €	0,00 €		0,00 €	
GASTOS GENERALES	198.378,53 €	136.121,50 €	-31,4%	166.851,01 €	-15,9%
Control de calidad	6.525,34 €	6.525,34 €	0,0%	6.525,34 €	0,0%
Canon de estacióm	57.129,04 €	57.129,04 €	0,0%	57.129,04 €	0,0%
Gastos generales	134.724,15 €	72.467,12 €	-46,2%	103.196,63 €	-23,4%
MARGEN BRUTO	72.751,03 €	136.077,62 €	87,0%	-32.694,52 €	INVIABLE



Una vez **corregidos los costes de explotación que se considera no han sido debidamente justificados por la licitadora, unido a los ingresos tarifarios corregidos que igualmente se considera no han sido debidamente justificados por la licitadora** y la compensación por obligación de servicio público (COSP) ofertada, se puede concluir que **el margen bruto que obtendría la licitadora en dichos términos sería negativo, en una cantidad de 32.694,52 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 13,9% como prevé la justificación de la licitadora, es que **el margen bruto negativo representa unas pérdidas anuales de un 2,9% 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 la AGRUPACIÓN LINECAR S.A. y AUTOMÓVILES ZARAGOZA, S.A. en el Lote 15 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

EL JEFE DEL SERVICIO DE
PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
DEL TRANSPORTE

David Sánchez Fraile

EL JEFE DE LA SECCIÓN TÉCNICA DE
PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTES

Luis Antonio Echávarri Lizasoain