

Expediente nº: 1.176.058/2012

ACUERDO DEL GOBIERNO DE ZARAGOZA ADOPTADO EN LA SESION CELEBRADA EL DIA 24 DE ENERO DE 2013

PRIMERO.- Resolver las aclaraciones solicitadas por las empresas Transportes Urbanos de Zaragoza SAU, Grupo Arriva – DB - Solutrans Soluciones SL y Transports Ciutat Comtal SA.- Moventia en relación con el contenido del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y del Pliego de Prescripciones Técnicas aprobados para LA LICITACIÓN DEL CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS POR AUTOBÚS DE LA CIUDAD DE ZARAGOZA, BAJO LA MODALIDAD DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA, en el sentido que a continuación se especifica de conformidad con el informe técnico emitido.

Las consultas planteadas se ordenan entorno a los siguientes grandes grupos:

- A) Aclaraciones diversas al Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
- B) Personal
- C) Información diversa sobre el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
- D) Memoria Técnica
- E) Otras cuestiones

Con carácter general las preguntas se contestan de modo individual, agrupadas por apartados.

Considerando que varias de las preguntas son coincidentes, la resolución de las mismas se configura, en algunos apartados, de modo global.

A - PREGUNTAS RELATIVAS A ACLARACIONES DIVERSAS AL PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES

A.1. *¿Qué hipótesis se ha considerado en dicha memoria económica para la reestructuración del personal en línea con la reducción de kms?*

RESPUESTA: **Se contempla una estructura similar y proporcional al numero de kilómetros y composición de la flota de autobuses.**

A.2. *¿Qué hipótesis se han contemplado en la memoria económica que sirve de base para establecer el valor máximo de PPKconv. a ofertar, para adecuar el coste de personal al cumplimiento de las obligaciones recogidas en el convenio colectivo?*

RESPUESTA: El coste del Precio por Kilometro de partida está determinado en la Memoria Económica orientativa que acompaña al pliego y se considera consistente, ya que parte de los datos reales de 2011 (según liquidación de febrero de 2012) –para el personal y el resto de partidas- y los primeros (personal) han sido actualizados a 2013 con un incremento global (dos años) de 2,84% aproximadamente y anual medio de 1,41%. La estimación global de los costes por Km en base a los datos analizados se incrementó con partidas alzadas para gastos adicionales de asistencia, comunicación Por todo ello se considera que la fijación del PPK como precio máximo admisible resulta suficiente para la viabilidad de la concesión aún manteniendo una masa salarial equivalente a la actual previo ajuste proporcional a la reducción de Kilómetros”

A.3. *¿Qué hipótesis se han contemplado en la memoria económica que sirve de base para establecer el valor máximo de PPKconv. a ofertar, para compensar este efecto? (Coste de consumos)*

RESPUESTA: El coste del Precio por Kilometro de partida está determinado en la Memoria Económica orientativa que acompaña al pliego y se considera consistente, ya que parte de los datos reales de 2011 (según liquidación de febrero de 2012) –para el personal y el resto de partidas- y los primeros (personal) han sido actualizados a 2013 con un incremento global (dos años) de 2,84% aproximadamente y anual medio de 1,41%. La estimación global de los costes por Km en base a los datos analizados se incrementó con partidas alzadas para gastos adicionales de asistencia, comunicación Por todo ello se considera que la fijación del PPK como precio máximo admisible resulta suficiente para la viabilidad de la concesión.

A.4. *¿Se contempla algún mecanismo para la recuperación de dicho desfase entre la estructura de costes real y la utilizada para la revisión de precios?*

RESPUESTA: El Pliego deja claro cuales son los componente de actualización del CPK y el PPHR y se considera adecuado para la formulación de las correspondientes ofertas.

A.5. *¿Está previsto algún mecanismo de revisión del precio del gasoil para el 2013?*

RESPUESTA: Los precios del pliego están referidos al año 2013, siendo éste el primer año del contrato no procederá su revisión con arreglo a la Ley de Contratos.

A.6. *¿Cuál es el precio mínimo por debajo del cual la oferta se considera inaceptable por su riesgo de inviabilidad económica?*

RESPUESTA: El Pliego no contempla precio mínimo.

A.7. *¿Cuáles son los precios mínimos y/o bajas máximas para estos subcriterios?*

RESPUESTA: **El Pliego no contempla precio mínimo.**

A.8. *¿Cuál será el método de remuneración de dichas inversiones?
¿Incluirá la remuneración de dichas inversiones un margen industrial?*

RESPUESTA: **El pliego no contempla inversiones en mejoras del servicio, no incluidas en el plan de inversiones.**

A.9. *Cuando se dice "... no se considerarán desviaciones por encima del IPC de los costes laborales ...",
¿Debe entenderse:*

- a) las desviaciones ocasionadas por el establecimiento de tablas salariales no deben crecer por encima del IPC, o:*
- b) las desviaciones ocasionadas por el establecimiento de tablas salariales más los deslizamientos por otros conceptos (como la antigüedad, el cambio de jornada anual, etc) no deben crecer por encima del IPC?*

RESPUESTA: **El pliego no se cuestiona la evolución de las tablas salariales y dice lo que dice en cuanto a la evolución de los costes laborales, que no serán tenidos en cuenta por tanto en la fijación de la estructura nueva incrementos de costes laborales por encima del IPC.**

A.10. *¿Debe entenderse que IPC e IPH representan la variación de las medias anuales entre un año y el inmediatamente anterior de los índices de precios al consumo y de los carburantes respectivamente?*

RESPUESTA: **El IPC es el que resulta de fecha a fecha para la revisión de los precios del ejercicio siguiente, y el IPH es el índice medio del último ejercicio que se aplica para la revisión de los precios en el siguiente ejercicio. Todo ello a partir de la fecha de formalización del contrato.**

A.11. *¿Cuándo va a realizarse la primera revisión de precios?*

RESPUESTA: **Una vez transcurrido el primer año desde la formalización del contrato (artículo 89 del TRLCSP).**

A.12. *¿Qué conceptos se incluyen en esa definición de instalaciones fijas y móviles?*

RESPUESTA: **Los conceptos que se incluyen en esa definición aparecen descritos en las prescripciones 6, 7 y 8 del PPT.**

A.13. *¿A cuántas personas afecta esta exclusión y cuanto coste suponen en su conjunto?*

RESPUESTA: Con esta cláusula lo único que se pretende es excluir de la relación del personal a subrogar al personal directivo, por tanto el alcance de las personas afectadas será una cuestión a dilucidar entre el vigente concesionario y el adjudicatario del contrato.

A.14. *¿Cabe entender que el procedimiento a definir “aceptable para concesionario” al menos recogerá el ingreso directo en la cuenta del operador de todo o parte de las cantidades recaudadas a través de las recargas de los distintos títulos y que posteriormente deberá regularizarse de forma quincenal?*

RESPUESTA: El único ingreso que se efectuará directamente en la cuenta del concesionario será el que corresponda al pago en metálico y respecto al resto de los ingresos se estará al procedimiento establecido en la cláusula 36.2.

A.15. *En caso de modificaciones de servicio que impliquen una reducción en el número de kilómetros ¿cómo se compensa al operador la pérdida ocasionada por la no retribución de parte de los costes fijos?*

RESPUESTA: La única compensación prevista es cuando las modificaciones en el número de kilómetros superen el 10%.

A.16. *¿Es correcta la interpretación de que las inversiones de puesta en marcha y la compensación de pago por el valor residual deben considerarse dentro del epígrafe de Ajustes por Inversiones?*

RESPUESTA: Si.

A.17. *¿Hasta qué año permanecen fijos los precios ofertados en la Proposición económica del licitador? ¿A partir de qué año se actualizan estos precios con el IPC?*

RESPUESTA: No existe contradicción entre lo previsto en la cláusula 41.c.b y lo previsto en el punto 1.1.c del Anexo 9. Se estará a lo previsto en la cláusula 41.c.a, por lo que la actualización se producirá a partir del año 3.

A.18. *¿Hasta que año permanecen fijos los precios ofertados en la Proposición económica? ¿A partir de qué año se actualizan estos precios con el IPC?*

RESPUESTA: Se estará a lo previsto en la cláusula 41.c.a, por lo que la actualización se producirá a partir del año 3.

A.19. *¿Debe entenderse que la cantidad a abonar en concepto de bienes revertibles es la que figura en el anejo 9?*

RESPUESTA: Si.

A.20. *Compromiso de constitución de una sociedad anónima que será titular de la explotación. ¿Dónde hay que incluir dicho compromiso?*

RESPUESTA: Se incluirá en el sobre nº 1 de documentación administrativa al que se hace referencia en la cláusula 13 del PCAP.

A.21. *¿Significa que no puede constituirse la garantía provisional mediante Póliza de seguro de caución, o se trata de un error y sí puede constituirse siguiendo el modelo del Anexo 5?*

RESPUESTA: Efectivamente, se trata de un error y puede constituirse siguiendo el modelo previsto en el Anexo 5.

A.22. *En el supuesto de que la declaración responsable se otorgue ante Notario, ¿dicha certificación, debe protocolizarse dentro de la escritura, o la certificación deberá presentarse como documento aparte de la declaración responsable otorgada ante Notario?*

RESPUESTA: Cualquiera de las dos propuestas son admisibles ya que no se establece en el pliego exigencias formales específicas.

A.23. *Cuando dicha garantía se constituya mediante aval bancario o póliza de caución: ¿dichos documentos hay que depositarlos previamente en alguna dependencia del Ayuntamiento de Zaragoza e incluir en el sobre el resguardo que expida, o se introducen directamente en el sobre?*

RESPUESTA: Tanto la garantía provisional como la definitiva deberán presentarse en la Intervención General municipal para su fiscalización que será depositada en la Tesorería municipal. No obstante lo anterior, se incluirá copia del resguardo de la fianza provisional en el sobre nº 1 relativo a documentación administrativa.

A.24. *Declaración de compromiso de justificar que poseen póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil y daños a terceros.*

El modelo del Anexo 5 del PCAP no se corresponde a esa declaración, sino al modelo de certificado del Seguro de Caución. Se solicita que se subsane el error y se incluya el modelo correcto o bien se anule.

RESPUESTA: Se adjunta modelo de declaración de compromiso de justificar que se cubrirá la responsabilidad civil y daños a terceros.

A.25: *La Auditoría Operativa a que se refiere la cláusula 23.13 del Pliego del PCAP, ¿es la misma que la denominada como Asistencia Técnica a la Operación en la cláusula 12.2.2 del PPT?*

RESPUESTA: La asistencia técnica a la operación consiste en una supervisión externa del servicio tal y como se describe en el apartado 12.2.2. del PPTP, la Auditoría Operativa ha de ser realizada internamente por el concesionario.

A.26. *En el Pliego de Cláusulas Administrativas, en la cláusula 13, apartado 9, página 17, los licitadores deberán presentar declaración de compromiso de justificar que poseen póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil y daños a terceros, la cual deberán aportar en caso de resultar adjudicatarios. Dicha declaración deberá conformarse según el modelo del Anexo 5 del presente pliego. Dicho Anexo 5 es una declaración de certificado de seguro de caución, ¿este seguro de caución se corresponde con la petición de declaración de compromiso de justificación de poseer una póliza de seguros o bien hacer referencia a los modelos de presentación de garantía (Anexo 4)?, ¿el Anexo 5 puede que no se corresponda con la declaración de compromiso de justificar que se posee una póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil y daños a terceros?.*

RESPUESTA: Se adjunta modelo de declaración de compromiso de justificar que se cubrirá la responsabilidad civil y daños a terceros

A.27. *Página 13 cláusula 11.2 se indica que la oferta deberá ser presentada en 3 copias, ¿esto significa que es 1 original y 2 copias o bien 1 original y 3 copias? ¿El sobre número 1 de documentación Administrativa también debe presentarse en original y dos o tres copias?*

RESPUESTA: La documentación a presentar será un original más tres copias. No obstante, en lo que hace referencia a la documentación administrativa del sobre nº 1 solo es necesario un original.

A.28. *Página 37, cláusula 27.3 y Anexo 13, en relación al personal directivo del actual concesionario y que se subroga:*

- *¿Qué figuras con responsabilidades de mando se subrogan? (sistemas, explotación, finanzas, RRHH ...) En el anexo 13 del PCAP no se identifican.*
- *¿Qué coste empresa tienen los que se subrogan?*
- *¿Es correcto interpretar que en los 31 puestos de Administración del Anexo 13, ninguno forma parte del equipo directivo?*
- *¿Cuántas personas de la empresa actual componen actualmente la estructura directiva que no se subroga y qué coste tienen?*

- *¿Es correcto interpretar que aunque no se subroga a este personal tampoco se impide su contratación?*
- *¿Es correcto interpretar que tampoco existe impedimento por parte del actual concesionario a que el nuevo concesionario contrata este personal parcial o totalmente?*

A.29. *Al subrogarse la plantilla actual y reducirse el servicio en la nueva concesión, la cantidad de horas de trabajo se reduce y será necesaria una reestructuración de plantilla. En caso de ser así, ¿quién asume el coste extraordinario compensatorio de esta medidas?*

RESPUESTA: **En relación a las cuestiones planteadas, con esta cláusula lo único que se pretende es excluir de la relación del personal a subrogar al personal directivo, por tanto el alcance de las personas afectadas será una cuestión a dilucidar entre el vigente concesionario y el adjudicatario del contrato.**

A.30. *Página 41, cláusula 27.8, respecto al contrato de comercialización de publicidad, ¿existe algún compromiso con el actual concesionario de la explotación publicitaria? ¿Hasta cuándo está prevista su vigencia?*

RESPUESTA: **No se tiene constancia de que exista compromisos de explotación publicitaria.**

A.31. *Página 52, cláusula 36.4. En la fórmula de actualización anual del CPK, ¿es correcto interpretar que el IPC a aplicar para la revisión del año 2014, es el del año 2013 y así sucesivamente? Igual como sucede con la revisión del convenio colectivo.*

RESPUESTA: **Una vez transcurrido el primer año desde la formalización del contrato (artículo 89 del TRLCSP, por tanto dependerá de la fecha de formalización del contrato.**

A.32. *El Convenio aplicable a los trabajadores subrogados tiene vigencia hasta 2014 incluido. La revisión salarial escrita es del IPC real más 1%. Dado este punto de partida, ¿podría aplicarse en la actualización del CPK para el año 2014 esta circunstancia y que la partida de personal se incrementase en la misma cantidad prevista en el convenio?*

RESPUESTA: **La actualización del CPK para 2014 está prevista en la cláusula 36.4 del PCAP y opera como en la misma se indica.**

A.33. *Página 64, cláusula 42.1, se establece el proceso para realizar la liquidación mensual. Se deduce que el pago correspondiente a la liquidación provisional se realiza durante el mes siguiente. ¿Es así? En caso de retraso quedaría afectado el plan financiero aumentando la necesidad de capital circulante y su coste. ¿Tiene*

previsto el Ayuntamiento compensar los efectos de estos retrasos en caso de producirse?

RESPUESTA: El pliego de condiciones no contempla ningún plan financiero vinculante, y por lo que respecta a los plazos de pagos el Ayuntamiento está obligado al cumplimiento de la normativa vigente.

A.34. Página 64, cláusula 42.2, no se establece un plazo de vencimiento para la liquidación anual. ¿Qué plazo se debe estimar para poder introducirlo en el plan financiero? En caso de retraso también preguntamos lo mismo que para las liquidaciones mensuales.

RESPUESTA: El pliego de condiciones no contempla ningún plan financiero vinculante, y por lo que respecta a los plazos de pagos el Ayuntamiento está obligado al cumplimiento de la normativa vigente.

A.35. Página 22 cláusulas 13 y 14, ¿Cómo se valora el punto c) de la oferta técnica del sobre 2 ¿Se valorará positivamente el hecho de reducir la antigüedad máxima y media de los vehículos?. Realizamos esta pregunta por las consecuencias económicas que supondría para el Ayuntamiento dicha resolución.

RESPUESTA: Se valorará reducir la antigüedad máxima y media de la flota siempre que no suponga un incremento de coste al Ayuntamiento de Zaragoza .

A.36. Página 39, cláusula 27.4 y Anexo 11, no se encuentra especificado ni definido el actual sistema informático de gestión de la actual concesionaria. ¿Debe interpretarse que el nuevo concesionario deberá implantar inmediatamente su sistema de gestión? En caso afirmativo, estará disponible durante un plazo razonable de tiempo el sistema actual para permitir un cambio de sistema gradual?

RESPUESTA: Tal y como recoge la Cláusula 27.1. del PCAP existe un período transitorio en el que la sociedad concesionaria está obligada a realizar todas las actuaciones de coordinación con el contratista saliente que sean necesarias para la correcta puesta en funcionamiento del servicio.

A.37. Página 45, cláusula 32.4, ¿Es correcto interpretar que las cantidades a destinar anualmente para estos fondos de asistencias técnicas, estudios de demanda y campañas de promoción deben considerarse como coste en su totalidad?

RESPUESTA: Las cantidades estipuladas para los conceptos citados son importes (sin IVA) puestos a disposición del Ayuntamiento y destinados a la finalidades que se describen en los Pliegos.

A.38. *Página 56, cláusula 36.6. ¿Si el % de distribución de los Km. recogidos en la tabla para calcular el factor de 1,047 entre CPK medio y CPK conv se ve modificado se podrá volver a calcular? ¿se revisará de forma periódica?*

RESPUESTA: **Al cambiar la configuración de la flota, cuando se produzcan las renovaciones cambiará también el CPK medio. Se certificarán cada mes los km realmente realizados por tipología de vehículos.**

A.39. *¿Desde el punto de vista ambiental existe algún documento marco en relación al servicio? ¿La Agenda 21 de la ciudad de Zaragoza, podría ser el referente? ¿O existe un documento sectorial más específico para el objeto de la licitación?*

RESPUESTA: **En la actualidad, y con vistas a tenerlo en cuenta para la licitación, no existe ningún documento guía u “hoja de ruta” desde el punto de vista medioambiental.**

A.40. *La solvencia solicitada (40 M. viajes – 8 M. km) se debe de cumplir con una empresa / concesión española o puede ser con otras empresas de la EU?*

RESPUESTA: **La cláusula 13 del PCAP en lo relativo a la justificación de la solvencia técnica mediante la modalidad de “una experiencia relativa a la gestión de un contrato con igual objeto del licitado (40 M. pasajero año o 8 M. Vehículo – kilómetro año) se refiere a una única empresa, independientemente de que ésta sea Española o de otro país miembro de la Unión Europea.**

A.41. *Cual es el criterio a aplicar para aportar la adecuada empresa, el más severo (la misma empresa con más de 8M de km y más de 40M de viajeros con un mínimo del 25% en la UTE) o el menos severo (los kilómetros o la demanda son válidos para aportar la solvencia).*

RESPUESTA: **En la cláusula 13 del PCAP en la parte referente a la solvencia técnica, a diferencia de lo previsto para la acreditación de la solvencia económico-financiera, no se establece un porcentaje mínimo de participación del 25% en la UTE o agrupación.**

En cuanto a la justificación documental de la citada solvencia técnica se establecen dos modalidades, siendo suficiente una de ellas y dentro de estas dos modalidades están previstas dos posibilidades “viajeros año” o “vehículos-km año”.

A.42. *Cuando se habla de transporte urbano o metropolitano, se habla de la naturaleza técnica del servicio? O de la naturaleza jurídica? Ejemplo: en Madrid hay líneas de cercanías, en municipios de más de 200.000 habitantes, con vehículos de piso bajo, etc... pero a efectos legales son líneas interurbanas, son servicios de*

carácter metropolitano pero de naturaleza jurídica interurbana, cual es el criterio a tener en cuenta?

RESPUESTA: En la cláusula 13 del PCAP en la parte referente a la acreditación de la solvencia técnica se exige experiencia relativa a servicio de transporte público urbano o metropolitano de viajeros mediante autobuses. A estos efectos se entenderán válidas aquellas experiencias que hagan referencia a la gestión de servicios de transporte público urbano y aquéllos cuyo trayecto se presten dentro de un área metropolitana quedando excluidos aquellas líneas urbanas que excedan del área metropolitana,

A.43. *Se contempla un pago al operador del 95% del PPK, en caso de reducción de oferta, se queda en 100% del importe del PPK o hay una revisión al alza ya que los costes de estructura e inversiones se mantienen?*

RESPUESTA: En caso de reducción de oferta del número de Kilómetros no existe reducción del importe del PPK, ni existe una revisión al alza.

A.44. *Acreditación de la solvencia técnica.*

- *¿Es necesario que la empresa extranjera (no licitadora, pero que sirve para acreditar solvencia técnica) aporte también los documentos relativos a la solvencia económica y financiera?*
- *¿Es necesario que la empresa extranjera (no licitadora, pero que sirve para acreditar solvencia técnica) aporte también los documentos relativos a su personalidad y capacidad de obrar? ¿Todos los que requiere el PCAP para los licitadores? ¿únicamente algunos de ello? ¿cuáles?*
- *¿Es necesario aportar el poder de representación de la persona que firmará la declaración responsable y el anexo VII en nombre la citada empresa extranjera?*

RESPUESTA: En el caso de que la empresa pretenda acreditar la solvencia disponiendo de los medios de un tercero, la empresa deberá presentar junto con su documentación la del tercero. La documentación propia del tercero que deberá presentar será aquella que le sirva para justificar la concreta solvencia que exige el pliego y que el licitador no dispone.

Asimismo deberá presentar toda la documentación administrativa y poderes tal como indica en su escrito.

- *¿Basta con aportar el Anexo VII debidamente completado o es necesario también aportar copia de los contratos que se mencionen en el mismo?*

RESPUESTA: En lo relativo al Anexo VII además de aportar el Anexo VII debidamente completado es necesario también aportar copia de los contratos que se mencionen en el mismo

B - PREGUNTAS RELATIVAS A PERSONAL

B.1. *Existe una compensación económica al personal de Taller por disponer del carnet de conducir C, D o E. Necesitaríamos saber cuántas personas de Taller disponen de estos tipos de carnet. Artículo 26 apartado f) Convenio Colectivo.*

RESPUESTA: El 75% del personal de Mantenimiento.

B.2. *Necesitaríamos conocer la distribución del personal de Taller por turnos: mañana/noche y mañana/tarde, a efectos de cálculo del Plus. Artículo 26 punto g) Convenio Colectivo.*

RESPUESTA: El Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas y turnos de Taller/Mantenimiento. La distribución del personal forma parte de la potestad organizativa de la Empresa.

B.3 *Necesitaríamos conocer qué complementos salariales o pluses forman parte de las pagas extras.*

RESPUESTA: Quedan descritos en el Texto del Convenio Colectivo propio de Empresa.

B.4 *Necesitaríamos conocer la media de festivos trabajados por empleado/a.*

RESPUESTA: El Convenio colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas referentes a la sección de Conductores Perceptores. La organización interna forma parte de la potestad organizativa de la Empresa.

B.5 *Necesitaríamos conocer el número de conductores/as que perciben el Plus Ambulante, el Plus Búho, el Plus Fiesta del Pilar y el Plus Nochebuena/Nochevieja.*

RESPUESTA: El Convenio colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas referentes a la sección de Conductores Perceptores. La organización interna forma parte de la potestad organizativa de la Empresa.

B.6 *Anexo 13 del PCAP, se detalla el anexo correspondiente a las Tablas Salariales 2011, en el mismo consta una columna en que aparecen los Pluses día natural/mes valor año, ¿qué Pluses están integrados en este concepto?*

RESPUESTA: **Corresponde al Plus de Categoría. Ver Texto del Convenio Colectivo propio de Empresa.**

B.7 *¿Podrían facilitarnos el % de conductores/as adscritos “Voluntariamente” y los “No Voluntarios” al curso del CAP?*

RESPUESTA: **Al tratarse de un criterio subjetivo de cada uno de los afectados, es imposible indicar cuántos conductores optarán por una modalidad o por otra.**

B.8 *¿Cuántos conductores tienen asignado un servicio de retén (o auxiliar) actualmente cada día?*

RESPUESTA: **El Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas referentes a la sección de Conductores Perceptores. La organización interna forma parte de la potestad organizativa de la Empresa.**

B.9 *Convenio: En el documento facilitado a título de convenio de empresa, no se facilitan los detalles/importes de “todos los abonos” debido a los conductores, que son elementos fundamentales para realizar una evaluación adecuada y ajustada del coste de personal. Solicitamos los detalles de todos los conceptos económicos abonados a los conductores según el convenio vigente.*

RESPUESTA: **Quedan descritos en el Texto del Convenio Colectivo propio de Empresa.**

B.10. *Horas extra trabajadas en taller: Total anual desglosado por mes (idealmente el número de horas extra trabajadas por cada trabajador).*

B.11 *Organización servicios de guardia: Procedimiento actual para acudir averías en carretera/línea y cuadro organizativo de los servicios de guardia – festivos y fines-de-semana.*

B.12 *Específicos del cuadrante vacacional (ej. “moscoso”)*

RESPUESTA: **En relación con las cuestiones planteadas, el Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas referentes a la sección de conductores Perceptores y de Mantenimiento. Tanto las horas extra trabajadas en taller, los servicios de guardia así como el cuadrante vacacional pertenecen al ámbito empresarial y forman parte de la autorregulación y funcionamiento interno del concesionario.**

B.13 Organización actual del taller: Organigrama actual.

B.14 Listado detallado personal de taller:

- *Listado personal por puesto de trabajo y categoría profesional, con antigüedad, edad y competencia técnicas.*

- *Índice absentismo personal taller por categoría (desglosado entre limpiadores, mecánicos y otras categorías).*

RESPUESTA: En relación con las cuestiones planteadas, el Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas y turnos de Taller/Mantenimiento. Los datos sobre la organización del taller y los detalles del personal del taller, forman parte de la autorregulación y funcionamiento interno del concesionario.

B.15. Estructura involucrada en el mantenimiento de paradas – personal y medios: Cual es ahora la estructura del personal que se ocupa del mantenimiento de las paradas, cuantas personas, de quien dependen, de que medios disponen. Se realiza internamente o está externalizado?

RESPUESTA: El Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas de Taller/Mantenimiento. Se dedican a estas labores dos operarios de taller.

B.16. Plus de convenio: A que Plus al que se refiere el artículo 26 del convenio, referente al complemento mensual establecido en el artículo del convenio de 1988.

RESPUESTA: Corresponde a un incremento lineal, aplicado a partir de Enero de 1986, del complemento mensual de ciertas categorías profesionales, según convenio de 1988.

B.17. Prejubilados parciales: Número real de personas en la explotación que actualmente se encuentran trabajando (de forma real) y hasta cuando llega la acumulación de jornadas de cada uno de ellos. Una cosa puede ser los que aparecen en alta y otra los que realmente prestan servicio.

RESPUESTA: Información referida en el Anexo 13 del PCAP.

B.18. Pactos laborales con impacto económico: Copia de cualesquiera pactos colectivos o individuales afecten a los trabajadores y pueda suponer un impacto económico.

RESPUESTA: Quedan descritos en el Texto del Convenio Colectivo propio de Empresa.

B.19. *Personal de atención al cliente: Hay dos oficinas de Atención al cliente, ¿cuántas personas trabajan para el departamento? ¿cuántas personas están directamente afectadas a la atención al cliente en las oficinas?*

RESPUESTA: Actualmente hay una oficina de atención al cliente. Información referida en el Anexo 13 del PCAP.

C - PREGUNTAS REALTIVAS A INFORMACION DIVERSA SOBRE EL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

C.1. *¿Esta previsto algún mecanismo para la recuperación por parte del operador del sobrecoste de mantenimiento generado por el incremento de la vida de la flota?*

RESPUESTA: El pliego no contempla ningún incremento de coste de mantenimiento por el aumento de la edad de la flota.

C.2 *¿Es correcta la interpretación de que el número de 300 hace referencia a buses en servicio y el de 315 a la suma de los vehículos en servicio y los vehículos de reserva?*

RESPUESTA: Sí, es correcta la interpretación, la suma de vehículos en servicio más los de reserva ha de ser 315.

C.3 *En las características técnicas de las líneas aparecen una serie de parámetros que interpretamos se refieren a valores orientativos/aproximados. ¿Es correcta es interpretación?*

RESPUESTA: El dato fijado es el número de km a realizar por las diferentes líneas, los restantes parámetros tienen valores aproximados.

C.4. *Página 13, cláusula 6.1.1 y Anejo II se indica que hay 261 unidades de autobuses de 12 metros. En el Anejo II, se muestran 265 unidades. ¿Cuál es el valor correcto?*

RESPUESTA: El valor correcto es 261 autobuses convencionales.

C.5. *Página 13, cláusula 6.1.1 y Anejo II se indica que hay 73 unidades de autobuses articulados, pero en la página 14 cláusula 6.1.2, en el cuadro resumen, se muestran 74 unidades. ¿Cuál es el valor correcto?*

RESPUESTA: El valor correcto es 73 autobuses articulados.

C.6. *Página 17, cláusula 6.3 sobre tarjeta ciudadana: En el momento de la implantación de la tarjeta ciudadana interpretamos que los ingresos directos de la concesionaria dejarían de percibirse, ¿Cuál sería el proceso de liquidación del Ayuntamiento a la concesionaria? A efectos de calcular los flujos de caja y la necesidad de circulante previstas en el Pliego, ¿pueden precisar cómo se liquida la tarjeta ciudadana? ¿Tiene el Ayuntamiento previsto la compensación en el supuesto de retraso de pagos por este concepto?*

RESPUESTA: **Se aplicará el sistema actual que consiste en liquidar quincenalmente los usos producidos con la Tarjeta Ciudadana.**

C.7. *Páginas 18 y 19, dice que al respecto de la tarjeta ciudadana la Dirección General de Ciencia y Tecnología aportará la información pertinente. Solicitamos esa información.*

RESPUESTA: **En estos momentos no existe mayor información sobre la Tarjeta Ciudadana que la que figura en los Pliegos de la licitación.**

C.8. *Página 19, cláusula 6.3.3.2: Se habla de al menos dos oficinas de información. ¿Cuántas hay actualmente y donde está ubicadas?*

RESPUESTA: **Las oficinas de información que tiene el actual concesionario son dos, un local en el Centro Comercial Independencia "El Caracol", en Pº Independencia 24-26, planta -1 y una Cabina de Información en la Plaza de Aragón.**

C.9. *Página 23, cláusula 10: ¿entre la plantilla subrogada existe una brigada que realiza actualmente las actividades complementarias relacionadas con las paradas?*

RESPUESTA: **Realizan labores en paradas 2 operarios de taller.**

C.10. *Página 25, cláusula 12.1: se habla de control de fraude, ¿disponen de un valor aproximado del fraude existente actualmente?*

RESPUESTA: **En la actualidad el fraude se estima en un 2% del total inspeccionado.**

C.11. *Página 29, cláusula 14.1.2.; datos de transbordo entre Autobús y tranvía: Se interpreta que el operador podrá facilitar los viajeros que se incorporan a la red de autobuses provenientes del tranvía. La compañía del Tranvía es quien debe informar de los usuarios provenientes del autobús. En cualquier caso se interpreta que ya existe actualmente un campo de la tarjeta sin contacto que recoge el transbordo. ¿Es así?*

RESPUESTA: **La tarjeta actual recoge el transbordo entre autobús y tranvía.**

C.12. *Respecto a los listados aportados (relación de persona, flota, postes, equipamientos, etc ...) se pueden tener los ficheros en formato Excel para un uso mas cómodo de los mismos?*

C.13. *¿Pueden facilitar en formato editable (CAD, GIS, Excel, Word) la información recogida en el Anejo I del PPTP sobre Descripción del Servicio?*

RESPUESTA: **En relación a las cuestiones planteadas, no se facilita información en formatos editables, porque la tecnología disponible en el mercado permite su explotación.**

C.14. *Anejo I, el servicio a prestar descrito, es distinto del servicio que se está prestando a fecha de hoy. ¿Cuándo está previsto que se proceda al cambio de servicio? En caso de existir un periodo de tiempo entre la asunción de la concesión por parte del nuevo adjudicatario y el cambio al nuevo plan de servicio, el Ayuntamiento pagará los kilómetros que se realicen realmente al 100% del precio ofertado?*

RESPUESTA: **Existe un periodo transitorio descrito en la Cláusula 27.1 del PPT. Los km realizados durante este período se abonarán al 100% del precio ofertado.**

C.15. *Anejo I, página 18, apartado 4.1.4, se indica que, para el periodo de Resto del año, existen 205 días laborables, 39 de sábado y 51 de domingo y festivo. Esta suma da 295, no 293 como aparece en el cuadro. Además entonces resultan 367 días anuales. ¿Cuál es el valor de días que es necesario corregir en dicho cuadro?*

RESPUESTA: **Efectivamente existe un error en la suma. El dato correcto para días laborables “resto del año” sería 203 días. La tabla proporciona valores orientativos ya que el calendario de días festivos varía con los años.**

C.16 *Anejo I, página 24, se indica que la línea Ci2 tiene una velocidad de 13,8 km/h, pero el resultado real de dividir los 13,81 kilómetros de la longitud especificada entre el tiempo de recorrido citado de 1:07 da una velocidad de 12,37 km/h. ¿Cuál es el valor erróneo que hace descuadrar dicha comprobación (longitud recorrido, tiempo recorrido o velocidad)?*

C.17 *Anejo I, página 84, se indica que la línea 43 tiene una velocidad de 11,6 km/h, pero el resultado real de dividir los 5,81 kilómetros de la longitud especificada entre el tiempo de recorrido citado de 0:32 da una velocidad de 10,89 km/h. ¿Cuál es el valor erróneo que hace descuadrar dicha comprobación (longitud recorrido, tiempo recorrido o velocidad)?*

C.18 *Anejo I, página 114, se indica que la línea 58 tiene una velocidad de 14.2 km/h, pero el resultado real de dividir los 5,91 kilómetros de la longitud especificada entre el tiempo de recorrido citado de 0:20 da una velocidad de 17,7 km/h. ¿Cuál es el valor*

erróneo que hace descuadrar dicha comprobación (longitud recorrido, tiempo recorrido o velocidad)?

C.19 Anejo I, página 117, se indica que la línea C1 tiene una velocidad de 12,4 km/h, pero el resultado real de dividir los 2,42 kilómetros de la longitud especificada entre el tiempo de recorrido citado de 0:12 da una velocidad de 12,1 km/h. ¿Cuál es el valor erróneo que hace descuadrar dicha comprobación (longitud recorrido, tiempo recorrido o velocidad)?

C.20 Anejo I, página 120, se indica que la línea C4 tiene una velocidad de 16,5 km/h, pero el resultado real de dividir los 9,63 kilómetros de la longitud especificada entre el tiempo de recorrido citado de 0:30 da una velocidad de 19,26 km/h. ¿Cuál es el valor erróneo que hace descuadrar dicha comprobación (longitud recorrido, tiempo recorrido o velocidad)?

RESPUESTA: En relación a las cuestiones planteadas, el parámetro de la velocidad es aproximado, hay que tomarlo como orientación.

C.21.: Anejo I, ¿Qué se entiende por “Hora Final último servicio”, la hora en que finaliza la última expedición o la hora que se inicia la última expedición?

RESPUESTA: La “hora final del último servicio” es la hora de salida del dicho servicio.

C.22. Anejo I, apartado 3.3: ¿Qué significa 60 “pases”?

RESPUESTA: Se entiende por “pases” a los servicios especiales diurnos anuales, los cuales hacen un total de 60.

C.23. Anejo I, página 17, sobre servicios planificados fiestas del Pilar: Refuerzo especial PMRS, ¿con qué vehículos se hacer refuerzo si sólo hay 10 vehículos para el servicio PMRS?

RESPUESTA: Lo normal es que en festivo funcionen 2 autobuses PMRS por lo que “refuerzo” especial PMRS para las fiestas del Pilar consiste en prestar servicio por encima de la media en laborable o aumentar el horario de prestación del mismo.

C.24 Anejo I, página 120, se indica que para la línea C4, con tiempo de vuelta 30 minutos y frecuencia 10 minutos, indica que se necesitan 4 vehículos. Entendemos que hay un error ya que deberían ser 3 coches. ¿Cuál de los datos es el erróneo?

C.25 Anejo I, página 117, se indica que para la línea C1, con ventana de trabajo entre las 8:00 y las 19:45, se deben realizar 99 expediciones en laborable. Ni manteniendo la frecuencia de 15 minutos todo el día es posible realizar tantas expediciones (se hacen 96 como máximo). ¿Cuál es el dato erróneo en esta ficha?

C.26 Anejo I, página 45, se indica que para la línea 29, con ventana de trabajo entre las 5:30 y las 00:04, se deben realizar 224 expediciones en laborable. Ni manteniendo la frecuencia de 11 minutos todo el día es posible realizar tantas expediciones (se hacen 204 como máximo). ¿Cuál es el dato erróneo en esta ficha?

C.27 Anejo I, página 90, se indica que para la línea 50, con ventana de trabajo entre las 6:40 y las 23:40, se deben realizar 78 expediciones en laborable. Ni manteniendo la frecuencia de 30 minutos todo el día es posible realizar tantas expediciones (se hacen 70 como máximo). ¿Cuál es el dato erróneo en esta ficha?

C.28 Anejo I, página 84, se indica que para la línea 43, con ventana de trabajo entre las 7:10 y las 23:10, se deben realizar 134 expediciones en laborable. Ni manteniendo la frecuencia de 18 minutos todo el día es posible realizar tantas expediciones (se hacen 110 como máximo). ¿Cuál es el dato erróneo en esta ficha?

C.29 Anejo I, página 48, se indica que para la línea 30, con tiempo de vuelta 30 minutos y frecuencia 8 minutos, indica que se necesitan 3 vehículos. Entendemos que hay un error ya que deberían ser 4 coches. ¿Cuál de los datos es el erróneo?

RESPUESTA: En relación a las cuestiones planteadas, se entiende para estas líneas que la frecuencias son aproximadas, son valores medios diarios que deben servir como orientación.

C.30 Anejo IV, página 3 en el apartado de hardware: ¿Existe actualmente la plataforma tecnológica del CCSAE para el Ayuntamiento?

RESPUESTA: En la actualidad no existe conexión municipal con el SAE del concesionario actual.

C.31. Anejo IV, página 6 sobre Especificaciones funcionales mínimas, segundo punto: ¿La localización automática de los vehículos también es para turístico y PMR?

RESPUESTA: Se entiende que la localización automática de los vehículos debe ser para todos incluyendo el servicio de bus turístico y el de PMRS.

C.32. Anejo IV, página 7 sobre Equipo de control embarcado SAE, ¿sólo es en servicio diurno, nocturno y turístico, no en PMRS?

RESPUESTA: Se entiende que el equipo embarcado SAE debe instalarse en todos los vehículos incluyendo los que prestan servicio para PMRS.

C.33. Anejo IV, página 8 Especificaciones técnicas para los sistemas y equipos de gestión de servicio, en el 5º punto dice que debe de incorporar diferentes sistemas de comunicación a la vez (GPRS, WIFI, 3G, 4G, etc.), la pregunta reside en la frase “a la vez”, es decir, ¿se solicita que haya comunicación en 3G y de forma simultánea se

comunique en 4G? o quiere decir que el sistema debe de tener previstos estos sistemas de comunicación y que puede actuar uno u otro sin necesidad de modificar hardware o software?

RESPUESTA: Se pretende tener instalados diferentes tipos de comunicación alternativos para que en el caso de fallo de uno de ellos, se disponga de un modo de comunicación que lo sustituya.

C.34. *Anejo V, ¿existen contratos con terceros para mantener los siguientes elementos: Paradas, SAE (en conjunto o parcialmente el centro de control, y/o equipos embarcados, y/o paneles informativos), Sistema de Billetaje (en conjunto o parcialmente, equipos embarcados y/o máquinas de Venta y Recarga)?*

RESPUESTA: Los contratos de mantenimiento del SAE billetaje existentes finalizan con la concesión y están suscritos con la empresa ETRA.

C.35. *Anejo V, ¿Qué vehículos usan biodiesel y cuales gasoil? Necesitamos disponer del consumo diferenciado.*

RESPUESTA: En total son 131 autobuses los que funcionan con BIODIESEL.

C.36. *Anejo VII, página 5, se menciona que las reclamaciones deben contestarse en un plazo de 8 días, cuando en otros apartados (ver reglamento de viajeros) se mencionan 15 días ¿Cuál es el dato correcto?*

RESPUESTA: A los efectos de la medición del índice de calidad en el tratamiento de las reclamaciones, el plazo máximo es de 8 días tal y como se especifica en el Anejo nº VII.

C.37. *Anejo VIII, página 3, apartado 3 de Método de cálculo de los índices: ¿debería ser para el número de viajeros en el período en que se ha realizado la medición?.*

RESPUESTA: No, el cálculo se realiza con el número de viajeros subidos (validaciones) durante ese día en esa línea con independencia de que el período de medición sea menor.

C.38 *Anejo VIII, página 3, apartado 7 de la Metodología:*

¿Se excluye Turístico y PMRS?

C.39 *Anejo VIII, página 6 del apartado 1.1.2. Excepciones: ¿es correcto interpretar que se incluyen huelgas generales y/o de empresa?*

RESPUESTA: En relación a las cuestiones planteadas, sí se excluye. En caso de huelgas, tanto generales como sectoriales, se podrán realizar inspecciones en aquellos servicios que se mantengan.

C.40: *Salvo despiste de nuestra parte, encontramos los datos de producción básico de los servicios regulares, pero no hay ningún dato sobre producción y demanda de los servicios a PMRS (horas / km / personas transportadas) ni tampoco de los turísticos (demanda), estos datos serían muy útiles como elementos de partida y obviamente deben de ser conocidos por el actual concesionario.*

RESPUESTA: En la actualidad no existen datos de demanda de los servicios PMRS y turístico, se estima un valor de hasta 45.000 horas anuales para el primero y de 45.000 km anuales para el segundo, tal y como recoge la cláusula 1 del PPTP.

C.41 *Sobre deficiencias en instalaciones, ya que se indican algunas, el actual concesionario se verá obligado a llevar a cabo las reparaciones o simplemente se deducirá el importe de las reparaciones del pago que realizara el nuevo concesionario.*

RESPUESTA: El actual concesionario está obligado a entregar las instalaciones en buen estado y perfecto uso, por lo que en caso de que persistiera alguna deficiencia el Ayuntamiento arbitrará los mecanismos necesarios al efecto.

C.42 *En cuanto a “costumbres operativas” en la empresa, a la hora de hacer relevo de un conductor en un autobús en línea, dicho relevo se hace en línea (el conductor va allí usando las líneas de la red), se hace en cochera con trayecto en vacío del autobús o mediante otra fórmula?*

RESPUESTA: Las “costumbres operativas” de la empresa pertenecen a la propia autorregulación y autoorganización de la misma.

C.43 *Garantías (piezas, materiales, vehículos).*

RESPUESTA: Entendemos que las garantías son inherentes a los propios bienes revertidos que figuran en el anejo correspondiente.

C.44 *Inventario. Valor y descripción del almacén.*

RESPUESTA: La descripción de los activos que se transfieren figuran en su correspondiente documento.

C.45 *Sistema informático del taller*

Que sistema informático / software se utilizan para la gestión del taller: almacén, órdenes de trabajo, etc.

En caso de existir se podrá seguir utilizando o no forma parte de los elementos que se transferirán al nuevo operador.

RESPUESTA: La descripción de la maquinaria y utillaje que se transfiere figura en su correspondiente documento descriptivo. Se desconoce si existe software específico de control de taller ya que pertenece a la capacidad de autoorganización de la empresa.

C.46 Subcontrataciones:

- Que tipo de servicios o trabajos se subcontratan. Quien son las empresas que realizan subcontratación en materia de mantenimiento para Tuzsa en la actualidad.

- Histórico de subcontrataciones del último un año.

- Hay alguna subcontratación de servicio/trabajos significativa que esté pendiente?

RESPUESTA: Las subcontrataciones existentes finalizan con la actual concesión.

C.47 Implicaciones del conductor en el mantenimiento (procedimiento/deberes):
Cuales son las tareas de los conductores en relación al mantenimiento de vehículos:

- Inicios del servicio

- Que inspecciones

- Que clase de informes remiten a taller

RESPUESTA: El Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas referentes a la sección de Conductores Perceptores. Las labores relacionadas con el mantenimiento de los vehículos que los conductores realizan son desconocidas por el Ayuntamiento forman parte de la autorregulación y funcionamiento interno del concesionario.

C.48: *PVR por tipo de servicio. Número máximo de vehículos necesarios en hora Punta por tipo de servicio según pliego (hay contradicciones y dudas entre varios datos del pliego, ¿300 o 315? con o sin reserva?*

RESPUESTA: El número máximo de vehículos con los que se prestará el servicio es de 315 incluidos los vehículos de reserva, tal y como se recoge en la cláusula 3.1.1. del PPTP.

C.49: *Flota objeto. ¿Que incluye la flota objeto? (con o sin autobús para PMR's? con o sin autobuses Turísticos?)*

RESPUESTA: La tipología y nº de vehículos (300) de la flota objetivo es la esperada al final de la concesión. No incluye PMRS ni turístico, que tendrán que ser un mínimo de 11 para el PMRS y 3 para el servicio turístico.

C.50 Cumplimiento de las normativas vigentes: Las diferentes instalaciones y materiales de taller cumplen todos con la normativa vigente? (cabina pintura; Frenómetro; Elevadores; Sistema repostage; etc.). En caso de no cumplir la normativa actual, quien se encargará del coste de actualización y cumplimiento, el actual concesionario que no las ha actualizados o el nuevo (ejemplo: Cabina de pintura).

C.51 Certificación instalaciones eléctricas. Las instalaciones eléctricas cumplen con las normas vigentes, son certificadas? Hasta cuando?

RESPUESTA: En relación a las cuestiones planteadas, las características de las instalaciones y materiales son inherentes a su configuración y las descritas en el anejo correspondiente y en la actualidad cumplen las normas vigentes.

C.52 Estadística de accidentes: Estadística del último año de accidentes en línea para un periodo de un año y por mes. Cual son los ratios de los 3 últimos años de kilómetros entre 2 accidentes.

RESPUESTA: No se conocen estos datos con suficiente precisión, el Ayuntamiento solo tiene datos de accidentes de autobuses pero sin distinción entre servicio público y discrecional.

C.53 Estadística de averías en explotación: Estadística del último año de averías en línea para un periodo de un año y por mes. Cual son los ratios de los 3 últimos años de kilómetros entre 2 averías.

RESPUESTA: No se dispone de datos de averías.

C.54 Mantenimiento de equipos eléctricos/electrónicos: Estructura y plantilla de personal involucrada en el mantenimiento de expendedoras, letreros y SAE – cual es la cantidad, cualificación del personal y medios de los que disponen para la ejecución de sus trabajos (instalaciones, materiales, etc...)

RESPUESTA: Estos datos son desconocidos por el Ayto y forman parte de la autorregulación y funcionamiento interno del concesionario.

C.55. Descripción del servicio. La descripción del futuro servicio es fundamental para realizar el plan de operación de la forma más rigurosa posible y como lo desea el Ayuntamiento, para ello faltan los siguientes elementos:

- hora de inicio y fin de cada franja horaria

- horas que pueden ser tipificadas como “punta” para el Ayuntamiento en las que se maximiza la oferta de servicio (franja horaria y descripción de las mismas)
- horarios de inicio y fin de servicio los sábados
- horas consideradas como “puntas” los sábados (franjas horarias)
- horarios de inicio y fin de servicio los domingos y festivos
- horarios de inicio y fin de servicio en verano
- frecuencias deseadas en verano
- horas consideradas como horas punta en verano (franjas horarias)
- inicio y fin del servicio para cada tipo de día y temporada en cada línea (laborable, sábado, domingo y festivos, verano, fiesta del Pilar)
- frecuencia para cada franja horaria por cada línea, cada tipo de día/temporada (laborable, sábado, domingo y festivos, verano, fiesta del Pilar)
- para los periodos antes de iniciar y después de acabar la franja horaria homogénea (con al frecuencia que se indica en el Anexo 1 del pliego), no queda claro qué criterio aplicar para fijar la hora de las expediciones restantes para completar la oferta. ¿Se debería utilizar el criterio utilizado en la oferta actual?.

RESPUESTA: Si bien la información de las líneas que figura en la tabla resumen del Anejo nº I (Descripción del Servicio) hace referencia a días laborables, en realidad son km estimados de un día medio anual. Así los km anuales de cada línea proceden de conjugar los datos de expediciones de sábados, festivos y período estival de la ficha particular de cada una de ellas con los datos de días laborables para un año tipo (apartado 4.1.4.).

C.56. Reglas de planificación del servicio: Posibles acuerdos de inicio o fin de jornada, por ejemplo, “que los turnos de tarde no puedan empezar más tarde de las 17:00 horas, ...”

C.57 Tiempos anexos al trabajo de conducción: Tiempos de “toma y deje”, y cualquier otro que suponga tiempo efectivo de jornada, es decir, que “limite” el tiempo disponible de conducción.

C.58 Organización del trabajo de conductores: Existe un mínimo de jornada para el personal de conducción, es decir, ¿cuál es la jornada mínima que debe garantizar la empresa a cada trabajador?. Esta pregunta es importante porque si nos resulta en el cálculo “mini-turnos” de, por ejemplo, 3 horas y la jornada mínima son 4 horas, en este caso deberíamos asumir 1 hora diaria para ese turno de improductividad y engrosamiento de las horas totales de la explotación.

C.59 Organización actual del trabajo: Queremos poder poner el cuadrante de libranzas o descansos de los conductores.

RESPUESTA: En relación a las cuestiones planteadas, quedan descritas en el texto del Convenio Colectivo propio de empresa. Estos datos pertenecen a la autorregulación y funcionamiento interno del concesionario, son desconocidos por el Ayuntamiento.

C.60 *Coherencia de datos en la descripción del servicio. Para los servicios de las líneas 30 y Ci2, los datos de intervalo de paso, tiempo de recorrido y dotación, no cuadran, nos gustaría que nos confirmasen los datos a utilizar en la oferta.*

RESPUESTA: **Se entiende para estas líneas que la frecuencias son aproximadas, son valores medios diarios que deben servir como orientación.**

C.61 *Coherencia de datos en la descripción del servicio. Para los servicios de las líneas 30 y Ci2, los datos de intervalo de paso, tiempo de recorrido y dotación, no cuadran, nos gustaría que nos confirmasen los datos a utilizar en la oferta.*

RESPUESTA: **La ubicación de las paradas de la nueva red coincidirán mayoritariamente con la descrita en los pliegos.**

C.62 *En el calendario de la página 18, la cifra de 205 no es correcta, debería poner 203, ¿Qué valor utilizamos en la oferta?.*

RESPUESTA: **Efectivamente existe un error en la suma. El dato correcto para días laborables “resto del año” sería 203 días. La tabla proporciona valores orientativos ya que el calendario de días festivos varía con los años.**

C.63 *Demanda del servicio: Como elemento de apoyo en caso de no tener todos los detalles y en caso de margen de maniobra en el diseño de los horarios de operación por parte de los licitantes, disponer de una tabla por día tipo, con la demanda de la red por horas para cada día tipo (laborable, sábados, domingos) con el fin de elaborar unos horarios que respondan de la forma más adecuada posible a la demanda de movilidad real de la ciudad.*

RESPUESTA: **Los datos disponibles acerca de la demanda de viajeros por línea son los facilitados en la documentación.**

C.64 *Expediciones parciales: Información de la cantidad de servicios en cada línea que pueden ser considerados como parciales y ejecución por tipo de día. Distancias a tener en cuenta para los recorridos parciales de cada línea (itinerario del mismo y tiempo).*

RESPUESTA: **La descripción de los servicios es la del Anejo I.**

C.65 *Recaudación: Como se realiza el ingreso de la recaudación por parte de los conductores, al final de servicio? Tiempo pagado dedicado a ello? A una máquina 24h, un cajero automático, etc...*

RESPUESTA: **El Convenio Colectivo propio de Empresa recoge las Normas Específicas referentes a la sección de Conductores Perceptores y de**

Recaudación. El procedimiento utilizado por el actual concesionario para efectuar la recaudación pertenece a su capacidad de autoorganización, el Ayuntamiento desconoce la forma de realizarlo.

C.66 *Nacionalidad del banco. Puede un banco europeo, no español, (ubicado en la UE) presentar las garantías provisionales para el concurso?*

RESPUESTA: Será necesario que el banco tenga sede en España para que quede garantizada la ejecutividad del aval en caso que resultare necesario.

C.67 *Plazo de respuesta a las reclamaciones. Con respecto a ATC, en el Anejo Nº VII: Indicadores de disponibilidad y calidad y su medición; en el apartado 7 (Índice de Calidad en el Tratamiento de las Reclamaciones: se hace referencia a que se ofrezca una respuesta por parte de la empresa concesionaria a cualquier reclamación o queja de los clientes antes de que transcurran un máximo de 8 días desde la recepción de la misma. Por el contrario, en el Pliego de Prescripciones Técnica Particulares, en el apartado 11. RELACIONES CON EL USUARIO: ATC, COMUNICACIÓN, VENTAS Y RECLAMACIONES, nos habla que el concesionario está obligado a responder antes de 15 días. Necesitaría aclaración sobre este tema.*

RESPUESTA: A los efectos de la medición del índice de calidad en el tratamiento de las reclamaciones, el plazo máximo es de 8 días tal y como se especifica en el Anejo nº VII.

C.68 *Información sobre el plan de calidad. En el Plan de Calidad de servicios al cliente, se especifica que el concesionario elaborará y publicará para distribuir entre los usuarios un Manual de Calidad de Servicios al Cliente donde se especifiquen derechos, deberes y procedimientos ... Además de distribuirlos y hacerlos accesibles en la página Web, ¿Tenemos que tenerlos expuestos a bordo del Bus? No está detallado, pero más adelante está indicado en la política de comunicación e información al cliente, donde se habla de implantar a bordo del bus los carteles de información y mapas de servicio. También tiene que estar a bordo esta información.*

RESPUESTA: Sí será necesario. Al inicio de la prestación del servicio se concretará el nivel de detalle de la información a bordo de la flota de autobuses.

C.69 *El documento que se presenta en el pliego de condiciones solo refleja el servicio en días laborales no incluyendo los sábados y festivos.*

RESPUESTA: Si bien la información de las líneas que figura en la tabla resumen del Anejo nº I (Descripción del Servicio) hace referencia a días laborales, en realidad son km estimados de un día medio anual. Así los km anuales de cada línea proceden de conjugar los datos de expediciones de sábados, festivos y período estival de la ficha particular de cada una de ellas con los datos de días laborales para un año tipo (apartado 4.1.4.).

Por otra parte, el objeto del Anejo nº1 (Descripción del Servicio) no es establecer un diagnóstico del servicio anual sino describir del modo más detallado posible los servicios que integrarán la concesión objeto de la licitación.

D - PREGUNTAS RELATIVAS A LA MEMORIA TÉCNICA

D.1. *Página 42, penúltimo párrafo, dice: “En cuanto a las rampas, es el conductor quien hace una revisión semanal a través del SAE de su correcto funcionamiento”, ¿es correcta la frase? Es decir, ¿se verifican las rampas a través del SAE?*

RESPUESTA: **El SAE a instalar debe contar con un sistema de verificación de rampas.**

E - OTRAS CUESTIONES

Por alguna empresa han sido formuladas diversas cuestiones, fundamentalmente referidas a la materia de personal, en los términos siguientes:

E.1. *En relación al Anexo 13 del PCAP, no hay las cuantías de coste de los haberes de nómina desglosado por conceptos retributivos, ni los costes de Seguridad Social, ni los costes de empresa de cada empleado. Dado que es obligatoria la subrogación, ¿podrá incluirse en la relación esta información desglosada a nivel individual? ¿Podría enviarse de cada empleado/a el puesto que ocupa, sobre todo en lo que hace referencia a la categoría de Administración, así como también la fecha de nacimiento de cada uno de ellos?.*

E.2 *¿Cuál se la evolución del absentismo por Incapacidad Laboral Transitoria (Enfermedad) y por Accidentes de Trabajo de los tres últimos años de la actual concesionaria, en % de número de días de ILT + IT/nº de días trabajados o ratio similar?*

E.3 *En la relación de personal, figuran una serie de datos útiles, pero faltan las fecha de nacimiento, dato muy útil para planificar la evolución de la plantilla, podríamos tener este dato añadido a la actual tabla?*

E.4 *Lista de personal: Además de no ofrecer las fecha de nacimiento, no se ofrece el coste anual de cada trabajador, información común en los pliegos de condiciones para esta clase de concurso. Solicitamos la información de coste de cada trabajador.*

E.5. *Coste de Personal: Salario bruto anual, categoría, puesto de trabajo y grupo profesional de cada uno de los trabajadores, diferenciado por conceptos de convenio (incluyendo horas extraordinarias), tipo de contrato, antigüedad, así como los costes de seguridad social.*

E.6. *Absentismo: Tasa de absentismo, rotación y discapacidad, etc.*

E.7. *Gestión de horas de formación (a cargo del trabajador/empresa).*

E.8. *Consejero de seguridad: Quien en la empresa ocupa la función de consejero de seguridad? En la actualidad es una figura interna o externa a la empresa.*

E.9. *Plan de medición anual de la calidad percibida. Quién realiza las encuestas en la actualidad.*

RESPUESTA: En relación a las cuestiones planteadas, una vez solicitada información al actual concesionario ésta no ha sido facilitada, en general, por considerar que se trata de datos que corresponden a la gestión interna de la empresa o por resultar estos datos de carácter confidencial, en consecuencia estas solicitudes no pueden ser atendidas, habida cuenta de que la Administración municipal no dispone de información al respecto.

No obstante lo anterior, esto no impide la formulación de ofertas.

SEGUNDO.- Mantener la fecha límite de presentación de las ofertas hasta las 14 horas del día 18 de febrero de 2013, conforme a lo previsto en el acuerdo adoptado por este órgano de contratación el pasado 18 de enero de 2013.

TERCERO.- Dar traslado del presente acuerdo a las empresas Transportes Urbanos de Zaragoza SAU, Grupo Arriva – DB - Solutrans Soluciones SL y Transports Ciutat Comtal SA.- Moventia.

CUARTO.- Igualmente las respuestas emitidas se harán públicas, en términos que garanticen la igualdad y concurrencia, en el perfil de contratante, todo ello para dar cumplimiento a lo establecido en la cláusula 15 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.