

## **NOTA INFORMATIVA N º 6**

**(CONSULTAS REALIZADAS POR POSIBLES OFERENTES)**

|  |  |
|--|--|
| <b>Expediente:</b><br><b>2023/05/001</b> | <b>PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES DE LA LICITACIÓN PARA EL ARRENDAMIENTO DE ESPACIOS E INSTALACIONES EN LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE LA LLAGOSTA (BARCELONA)</b> |
|--|--|

**PREGUNTA 1.- Sobre la Unión Temporal de Empresas (U.T.E): cuestiones relativas a la figura del administrador y la posibilidad de establecer subcontratas**

1.1. En relación con la figura del “Gerente” de la U.T.E. exigida por la Ley 18/1982, de 26 de mayo, ¿cabe la posibilidad de que dicho Gerente nombrado sea, además, uno de los miembros del órgano de administración o uno de los directivos de una de las empresas que conforman la U.T.E.?

Resulta de aplicación lo previsto en la Ley 18/1982, de 26 de mayo, sobre régimen fiscal de agrupaciones y uniones temporales de Empresas y de las Sociedades de desarrollo industrial regional y, en su caso, lo previsto en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

1.2. ¿Cabe la posibilidad de que una U.T.E. participada por dos empresas, a nivel interno, se configure mediante la suscripción de dos subcontratos entre la propia U.T.E. y cada una de las empresas que la conforman? Dichos subcontratos establecerán, principalmente, las obligaciones y los servicios que deberán prestar cada una de las empresas en favor de la U.T.E. Por ende, cada una de las empresas haría uso de sus propios medios para la prestación de dichos servicios.

Asimismo, tal y como establece el Pliego de Condiciones Particulares, en este caso, ambas empresas (y otras de sus correspondientes grupos empresariales) acreditarían la solvencia técnica y económica exigida. Por lo tanto, entendemos que no sería necesario ningún tipo de autorización de ADIF para la subcontratación. Rogamos confirmación al respecto, por favor.

Los miembros de la UTE responden solidaria e ilimitadamente frente a terceros por los actos y operaciones en beneficio del común (art. 8 de la Ley 18/1982, de 26 de mayo, sobre régimen fiscal de agrupaciones y uniones temporales de Empresas y de las Sociedades de desarrollo industrial regional), por lo que todas las obligaciones y servicios prestados en la Terminal y Autorizados por Adif se considerarán prestados por la UTE, con independencia de las relaciones internas existentes entre los miembros de aquélla.

En cualquier caso, la cesión del contrato, incluida la subcontratación, exigirá, tal y como está previsto en la Cláusula 15 del Capítulo IV del PCP, la previa autorización de Adif, debiéndose cumplir para ello los requisitos previstos en la misma. Dicha autorización no excluirá en ningún caso la aplicación del artículo 8 de la citada Ley 18/1982.

**PREGUNTA 2.- Sobre el organigrama: cuestiones relativas a la relación entre los administradores y el órgano de administración de la Sociedad y medios para acreditar la capacidad de gestión de las personas que forman parte del organigrama**

- 2.1. En cuanto a las referencias a los “directivos” establecidas a lo largo del Pliego de Condiciones Particulares, por ejemplo: “directivo con competencias comerciales”, “directivo con competencias de operaciones y seguridad” o “equipo directivo” (Criterios de Adjudicación 1.1.1.1.), ¿es necesario que dichos “directivos” formen parte del órgano de administración de la sociedad adjudicataria (o de una de las sociedades que conformen la U.T.E., en su caso)?

No, no es necesario.

- 2.2. Respecto a la figura del director de terminal que debe aparecer mencionado en el contrato firmado (una vez adjudicado), por un lado, ¿ha de ser residente en España?; y, por otro lado, ¿es posible que, en el periodo comprendido entre la firma del contrato y el inicio de la explotación, la persona que ostente ese cargo sea otra (siempre que acredite la misma experiencia y competencias que el anterior)?”

No, tal como se indica en la página 24 del PCP el responsable de contrato, ante la solicitud de ADIF, deberá estar en disposición de presentarse en la Terminal de Carga Intermodal en un plazo no superior a 48 horas, salvo en aquellas situaciones que por necesidades de urgencia operativa, comercial o administrativa sea necesario en un plazo no superior a 24 horas.

En relación con la segunda pregunta, es posible siempre que se cumpla con los recogido en el PCP.

- 2.3. Con relación al apartado 1.1.1 de los criterios de valoración técnica, capacidad de gestión en terminales de carga (VT1), ¿es suficiente con incluir una Declaración Responsable de compromiso en el Sobre B, indicando que la empresa licitadora se compromete a tener X capacidad de gestión del equipo directivo o de los cargos con competencias en comercial, operaciones y seguridad que formen parte del equipo técnico, indicando referencias de negocio de los miembros del equipo directivo y técnico. O, ¿es necesario aportar alguna otra documentación?

Es suficiente considerando que ADIF podrá solicitar al Licitador los documentos correspondientes que justifiquen los datos referenciados en dicha Declaración Responsable.

### PREGUNTA 3.- Sobre la firma de los documentos

3.1. Respecto con la firma de los documentos, entendemos que toda la documentación deberá ir firmada con certificado digital, no obstante, una vez impresa la documentación en papel, ¿será suficiente con el certificado digital que llevará estampado? ¿o deberá firmarse a mano también?

Los documentos deberán firmarse en los términos previstos en el artículo 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

### PREGUNTA 4.- Sobre las inversiones

4.1. En los Pliegos se indica que la solvencia económica debe acreditar:

*a) Volumen anual de negocio, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos años, por un importe igual o superior al cincuenta por ciento (50 %) que se contempla como presupuesto de la licitación.*

*b) Patrimonio neto de la empresa, obtenido del último balance anual presentado en el Registro Mercantil, superior al cincuenta por ciento (50%) del presupuesto de licitación.*

*Como presupuesto mínimo del contrato para 20 años, se prevé 13.710.000 € (IVA no incluido). Asimismo, conforme al apartado 3 (espacios e instalaciones ligados a la licitación), se considerará como inversión mínima inicial, 12 millones para la explotación de la superficie base de la licitación, con base a lo recogido en el Anexo 6 del PCP. También se indica que: "Si el importe de inversión mínima ofertada por el Adjudicatario es superior a doce (12) millones de euros, la diferencia respecto a la inversión mínima inicial tendrá consideración de inversión adicional, pudiendo estar sujeta a los supuestos de ampliación de vigencia de contrato que se describen en este PCP".*

*Con respecto a la Superficie opcional de la licitación si se escoge la alternativa 1 y 2 deberá realizarse una inversión de 15 millones, de acuerdo con los Pliegos:*

*"Para las dos primeras alternativas, esta solicitud incluirá un proyecto de actividad de transporte de mercancías por ferrocarril con vinculación a la actividad intermodal desarrollada en la superficie base de licitación, que deberá ser autorizado por ADIF y deberá contar con una inversión por un importe mínimo de quince (15) millones de euros."*

¿Debe sumarse la inversión que se haga por este espacio opcional ligado a la licitación (15 millones – alternativa 1 y 2), al presupuesto mínimo del contrato (13.710.000 €)?

No. Los apartados a) y b) van referidos al presupuesto de licitación, no estando incluidos las inversiones mínimas iniciales de la superficie base y de la superficie opcional.

**PREGUNTA 5.- Por lo que se refiere a las llegadas y salidas de los trenes a través de la línea de alta velocidad (desde/hacia Francia)**

5.1. La futura conexión ferroviaria prevista entre las vías de llegada y salida y la línea UIC elevada presenta aspectos técnicos que deberían especificarse con más detalle. Nos permitimos plantear algunos puntos de profundización:

- Pendiente del tramo.

No se especifica tramo. De todos modos, el proyecto al que se ha dado acceso tiene los perfiles.

- Tipo de alimentación eléctrica.

En proyecto 3.000v. en terminal; 25.000v en línea AV.

- Longitudes máximas de los trenes de llegada y de salida desde y hacia esta línea.

740 metros.

- Peso máximo o carga remolcable.

Depende de la locomotora que se utilice.

- Necesidades o requisitos especiales para recorrer esta línea.

No se entiende la pregunta.

- Fecha de una posible puesta en servicio.

La fecha de inicio de explotación estimada se indica en el PCP.

**PREGUNTA 6.- Garantías y/o seguros necesarios relativos a las actividades a realizar por el operador**

6.1. Teniendo en cuenta las diferentes actividades que debe realizar el operador (maniobras, manejo, prestaciones accesorias, etc.) ¿Deben ponerse a disposición y/o compartirse con la propiedad las coberturas de seguro (responsabilidad civil) necesarias para llevar a cabo estas actividades basadas en el análisis de riesgos en relación con la lógica y los importes de la cobertura correspondiente?

*Conforme a lo previsto en la Cláusula 2 del Capítulo IV: El Adjudicatario proporcionará a ADIF una copia del certificado de las pólizas de seguros contratadas para acreditar su constitución y se compromete a remitir a ADIF, periódicamente, los justificantes de estar al corriente de pago de las primas de las pólizas. El Adjudicatario se obliga igualmente a notificar a ADIF cualquier modificación en las pólizas o cambio de compañía aseguradora que pudiere suceder durante la vigencia del contrato.*

Se ajusta a lo descrito en la página 48 / 49 en cuanto a Seguros.

## **PREGUNTA 7.- Cumplimiento de los plazos del calendario previsto**

7.1. En el caso de que existan condiciones de causa de fuerza mayor (previstas por las normas y leyes europeas) es indispensable que la propiedad esté dispuesta a conceder aplazamientos respecto a la prevista puesta en funcionamiento evaluando ev. también soluciones parciales. Estas concesiones no deberían afectar económicamente al explotador que ya se encuentra en desventaja por una puesta en servicio tardía, y deberían prever un posible cambio de duración. Se pide que se acuerde sobre este concepto.

Las situaciones de fuerza mayor se analizarán tomando en consideración las circunstancias concurrentes y en aplicación de lo previsto en la legislación vigente.

## **PREGUNTA 8.- Norma europea 750 metros**

8.1. De una medición entendemos que la superficie útil que se puede desplazar es de sólo 700 metros. ¿Es correcto? ¿Cree que es posible ampliarla según la norma europea a 750 metros?

Se pueden recibir/expedir trenes de hasta 740 metros de longitud.

Madrid, a 17 de marzo de 2023



ER-1372/2010

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES  
DIRECCIÓN DE SERVICIOS LOGÍSTICOS