

Nota de Aviso 4

INFORMACIÓN DE INTERÉS

Número de Expediente: 2021/04/002	PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES DEL CONCURSO PARA LA CONTRATACIÓN DE LA GESTIÓN DE SERVICIOS Y COMERCIALIZACIÓN EN LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS VALENCIA FSL Y SILLA
--	---

Conforme a lo recogido en el Pliego de la Licitación relativa al expediente enunciado, en su Título II: LICITACIÓN, apartado 3.1: CONSULTAS, ACLARACIONES Y PRESENTACIÓN DE PROPOSICIONES, a continuación se exponen aclaraciones a las preguntas realizadas y que han planteado el interés de posibles participantes en la licitación, con el fin de conseguir una mayor homogeneidad y transparencia del proceso.

PREGUNTA 1.: En relación al apartado IV- EJECUCIÓN DEL CONTRATO, Clausula 18, del Pliego de Condiciones Particulares: ¿el retraso de ADIF en la puesta a disposición del adjudicatario de la nueva Terminal o la ausencia de puesta a disposición de la misma es considerado por ADIF causa justificada que permita la resolución de muto acuerdo prevista en el párrafo tercero, 2 de la citada cláusula?

En el PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES, Capítulo IV EJECUCIÓN DEL CONTRATO, Punto 18 CAUSAS DE RESOLUCIÓN Y EXTINCIÓN, Causas de extinción, punto 2 se dice que es causa de extinción el siguiente supuesto:

“Por acuerdo de ambas partes, que deberán, manifestar por escrito alegando causa justificada y con una antelación no inferior a 6 meses respecto de la fecha en que deba producirse sus efectos. En este caso, se establecerá escrito de extinción donde se recogerán, además de las causas que lo justifican, las condiciones económicas de dicha extinción.”

Por otro lado, en el Capítulo I DISPOSICIONES GENERALES, punto 3, apartado 2 se dice:

“En caso de retraso en la construcción y puesta en servicio de la nueva terminal intermodal, prevista para 2024, el adjudicatario tendrá derecho a una prórroga equivalente al retraso hasta un máximo de 6 años que es el periodo máximo de prórroga (la fecha desde la que se computa el retraso en la puesta a disposición es 1 de enero 2024). Si transcurrido el plazo total del contrato no se hubiera puesto en servicio la nueva terminal intermodal de Valencia FSL, el adjudicatario tendrá derecho a la prórroga por 6 años como única compensación, aceptando mediante la firma del contrato, del que este pliego forma parte inseparable, que no existe ningún otro derecho a compensación, pago, indemnización, modificación del contrato, subsidio o lucro cesante por la falta de materialización por parte del promotor de la citada nueva terminal intermodal de Valencia FSL.”

En consecuencia, el mero retraso en la puesta en servicio de la nueva terminal no constituye por sí mismo causa justificada para promover la extinción por acuerdo entre las partes. Ello no es óbice para que puedan concurrir otras causas justificadas que, existiendo retraso o no, permitan la promoción de la citada extinción.

PREGUNTA 2.: ¿Es posible excluir el servicio de locomotora para los servicios prestados durante la FASE A directamente en la propuesta técnica (incluidos los requisitos de personal capacitado, mantenimiento y todos los gastos asociados a este servicio), sin necesidad de esperar a la firma del contrato y de esta forma detraer en la propuesta económica la renta mensual indicada en el pliego de condiciones particulares y todos los gastos asociados a este servicio?

Conforme al literal del apartado 4.1 Renta fija por disponibilidad de espacios y medios, (página 28 del PCP) "... el uso exclusivo de la locomotora de maniobras, pero tanto el adjudicatario como Adif pueden excluir este servicio en cualquier momento **desde la firma del contrato** con un preaviso de un mes."

Por tanto, es necesario haber firmado el contrato para posteriormente excluir dicho servicio.

PREGUNTA 3.: ¿Es posible instar a las operadoras ferroviarias a realizar en todos los casos necesarios, la autoprestación en lo que se refiere a la conducción de la locomotora durante la FASE A en la terminal de SILLA?

Conforme al literal del apartado 5.1 Servicios ligados a la logística del tren (página 7 del PCP): "En su calidad de explotador de estos servicios queda facultado para... b) definir las condiciones en las que las empresas ferroviarias podrán realizar las operaciones de maniobra con la propia locomotora de línea, en lugar de con la locomotora de maniobras destinada por el Adjudicatario para la prestación de este servicio"

Del mismo modo se dice (Página 8 de este mismo apartado): "A petición del adjudicatario, como explotador del servicio de maniobras y otras operaciones sobre el tren, Adif aprobará, si procede, las condiciones de para el acceso a la autoprestación al citado servicio, en los supuestos contemplados en el Reglamento y, en todo caso, con arreglo a la normativa en vigor establecida por Adif para verificar su viabilidad en los apartados de seguridad, eficiencia técnica y económica".

Por tanto, es posible coordinar con las operadoras ferroviarias a realizar en todos los casos necesarios la autoprestación en lo que se refiere al servicio de locomotora durante la Fase A en la terminal de Silla.

Art 4 del RE

1. Los explotadores de instalaciones de servicio elaborarán una descripción de instalación de servicio de las instalaciones y servicios de que sean responsables.

2.La descripción de instalación de servicio deberá incluir, al menos, la información que se cita a continuación, en la medida en que así lo exija el presente Reglamento:

e) posibilidad de autosuministro de servicios ferroviarios conexos y condiciones aplicables al efecto;

Art 10 del RE

3. Los explotadores de instalaciones de servicio estudiarán diferentes opciones que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso a la instalación de servicio o a la prestación de servicios en la instalación. Esas opciones deberán incluir, si procede, medidas que maximicen la capacidad disponible de la instalación, siempre que no acarreen inversiones suplementarias en recursos o equipamiento. Entre tales medidas podrían estar las siguientes:

- proponer un calendario alternativo,

- modificar los horarios de apertura o la organización del trabajo, si fuera posible,
- permitir el acceso a la instalación para practicar el autosuministro.

PREGUNTA 4.: ¿Es posible excluir directamente en la propuesta técnica, de la relación de medios necesarios a utilizar para la prestación del servicio, las dos grúas pórtico indicadas, excluyendo por tanto los gastos asociados a las mismas (mantenimiento, capacitación del personal, etc...) en la propuesta económica?

En el pliego únicamente se prevé la exclusión de la locomotora, pero no del resto de bienes muebles e inmuebles de la terminal, que forman parte de la infraestructura que Adif pone a disposición del explotador, tal como se indica en:

- Capítulo I apartado 9 del PCP donde se resumen los espacios, instalaciones y medios ligados a la licitación
- Capítulo II apartado 4.1 del PCP donde se indica que la Renta Fija Mensual (RFM) que abonará el Adjudicatario a Adif **por disponibilidad de los espacios y medios cedidos** será la que figure en su oferta, que en ningún caso será inferior al mínimo indicado en el siguiente cuadro (IVA no incluido).

En la Fase A, esta renta incluye la disponibilidad de la locomotora de maniobras y de los medios auxiliares (grúas pórtico, espacios, etc.) en la terminal de Silla descritos en el anexo 5. La renta ofertada se incrementará un 3% cada 5 años.

La renta fija en la fase A incluye el uso exclusivo de la locomotora de maniobras, pero tanto el adjudicatario como Adif pueden excluir este servicio en cualquier momento desde la firma del contrato con un preaviso de un mes. En este supuesto la locomotora se devolverá a Adif mediante acta de entrega contradictoria siendo la garantía general suficiente para atender los desperfectos que se hubieran producido por causa o negligencia del adjudicatario. En caso de exclusión del uso exclusivo de la locomotora de maniobras se detraerá de la renta mensual la cantidad de 12.000. € para la renta de la fase A únicamente.

Finalmente, y una vez claro que las grúas pórticos forman parte de la infraestructura que pone Adif a disposición del explotador de servicio, y por tanto no existiendo la posibilidad de ser excluidas de su oferta por parte de los licitadores, **es decisión de estos licitadores la planificación, organización de recursos y valoración de gastos de explotación asociados, ya sean grúas o de cualquier otro tipo, de tal forma que asegure la explotación del servicio sin poner en riesgo en ningún momento la calidad del servicio prestado a los clientes, ni la seguridad operacional de los medios utilizados.**

Por último, esta pregunta se entiende se realiza en relación con la FASE A exclusivamente al existir en SILLA diversos modelos de explotación posibles, no así en la FASE B que el diseño de la nueva terminal se concibe para ser explotada con grúas pórticos.

Madrid, a 24 de mayo de 2021



D.G. DE DESARROLLO DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Servicios Logísticos
Estación de Chamartín.- Agustín de Foxá Nº 44
28036 Madrid
Tel. (+34) 913007380 Int. 107380