ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, E.P.E. CONVOCA LICITACIONES POR PROCEDIMIENTO ABIERTO CON VARIOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN DE LOS SIGUIENTES EXPEDIENTES:

Del 2022-160-00033 al 2022-160-00061

NOTA INFORMATIVA (V)

RESPUESTAS A CONSULTAS FORMULADAS EN RELACIÓN CON LOS PLIEGOS DE CONDICIONES PARTICULARES DE LOS CONCURSOS PARA EL ARRENDAMIENTO DE ESPACIOS EN LAS ESTACIONES DE VIAJEROS DE ADIF SOBRE LOS QUE EFECTUAR EL DESPLIEGUE Y COMERCIALIZACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICA (PRE)

1. Si sólo ofertamos 4 puntos de recarga superrápida (P>=100 kW) en 4 plazas de servicio, es decir 1 cargador/plaza, para la Valoración Técnica VTP2, serán considerados puntos de recarga rápidos al tener una potencia mayor de 50 kW? Es decir, si fuéramos el licitador que ofrece más plazas de servicio, obtendríamos solo los 12,5 puntos de superrápida o también obtendríamos los 27,5 de rápida, teniendo 40 puntos?

   Como mínimo indispensable, y según se indica en el Pliego de Condiciones Particulares, en cada estación de viajeros deberá implantarse, **al menos, 1 PRE de carga rápida**(Capítulo I, Apartado 4).

   Acorde al pliego de condiciones en el punto 1.1.2 (Capítulo III, Apartado 1) , en el caso de una estación con plazas de aparcamiento y plazas de servicio se otorgará un máximo de 27,5 puntos (un máximo de 35 si la estación sólo tiene plazas de servicio) al licitador o licitadores que ofrezcan el mayor número de PRE de carga rápida para la estación de viajeros que se evalúa, determinándose la valoración de los demás licitadores que hayan ofertado para la estación de viajeros que se evalúa, de forma proporcional con relación a la mejor de las ofertas presentadas.

   En el caso de instalar puntos de carga super-rápida, según el punto 1.1.2 del pliego, en una estación con plazas de aparcamiento y plazas de servicio se otorgará un máximo de 12,5 puntos (un máximo de 15 puntos si la estación sólo tiene plazas de servicio) al licitador o licitadores que ofrezcan el mayor número de PRE con este tipo de recarga para la estación de viajeros que se evalúa, determinándose la valoración de los demás licitadores que hayan ofertado para dicha estación de viajeros, de forma proporcional con relación a la mejor de las ofertas presentadas.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

2. ¿Para los puntos de recarga semi-rápida sería válido un cargador de 24 kW en corriente continua (CC)? Es una solución que está entrando en el mercado y tiene más sentido que uno de 22 kW en alterna trifásica, porque todos los VEs aprovecharían los 24 kW en CC, sin embargo, pocos pueden cargar a 22 kW en CA.

   No, no está contemplada en los pliegos, según el apartado de definiciones del PCP, los únicos cargadores válidos para recarga semi rápida serían los siguientes:

Recarga semi-rápida	Recarga de un vehículo eléctrico en monofásica (230V y 32A a una potencia de 7,4 Kw) y también, recarga trifásica (de 16 A a 400 V, demandando una potencia de 11 kW y de 32 A a 400 V, con una potencia demandada 22 kW) en un tiempo estimado de recarga del 100 % de la batería entre de 3-4 horas.

3. Querríamos tener un presupuesto estimado para los convertidores (3 kV CC – 400 V CA) de 400 kVA

   El pliego no contempla que ADIF facilite el presupuesto para el referido convertidor.

4. En el pto. 8 del pliego (Información a Terceros) se menciona: "Deberá igualmente permitir la reserva anticipada del PRE". No todos los operadores de carga permiten esta reserva y es un coste importante añadirlo en las aplicaciones. Por otro lado, la mayoría de nuestros clientes pagan a través de un proveedor de servicios de movilidad (roaming) usando su app o tarjeta por lo que no beneficiaría a todos los clientes el hecho de disponer de este sistema en nuestra app.

   Según el PCP, el Adjudicatario, como promotor del PRE, deberá asegurarse de que la gestión comercial, tanto si la hace de forma directa como a través de un tercero independiente, se haga de forma apropiada, a través de canales de distribución que permitan el acceso a los servicios que se ofrecen. Entre estos canales deben figurar la presencia de los PRE desplegados en las estaciones de viajeros en espacios web y App específicas de servicios de recarga eléctrica con accesos gratuitos. Tanto el espacio web como la App específica deberá permitir localizar y navegar hasta el PRE desde la ubicación marcada por el potencial usuario de la instalación. Deberá igualmente permitir la reserva anticipada del PRE para garantizar la disponibilidad en el momento en el que se llegue al mismo para efectuar la recarga de las baterías del vehículo eléctrico. En la información de PRE se debe de incluir, como mínimo, la relativa al tipo de conector, la potencia, el estado, el horario, precio, así como, la velocidad de carga y otros servicios que se presten en esa instalación. La información sobre el precio de venta de la recarga eléctrica deberá venir recogido, como mínimo en €/kWh.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

5. ¿Se podría saber el tráfico de viajeros (anual) de las 29 estaciones? En algunos informes está detallado, pero no aparece en todos.

Se adjunta el número total de viajeros en cada estación durante el año 2019 (último año completo con datos no afectados por la pandemia)

Estación	Número Total de Viajeros 2019	Estación	Número Total de Viajeros 2019	Estación	Número Total de Viajeros 2019
AGUILAR DE CAMPOO	25.707	ETXARRI-ARANATZ	1.690	SAN JUAN DEL PUERTO	6.644
ALMANSA	79.828	GALLUR	40.521	TEMBLEQUE	449
AREVALO	54.061	HUELVA	269.893	TERRER	133
BENICARLO-PEÑISCOLA	194.898	L'HOSPITALET DE L'IN	107.645	TORREBLANCA	31.908
BENICASSIM	100.236	MORES	12.612	TORREDEMBARRA	469.407
BORDILS-JUIA	14.370	NANCLARES-LANGRAIZ	3.025	UHARTE-ARAKIL	4.176
BRIVIESCA	12.233	OROPESA DE TOLEDO	14.457	UXES	2.670
CAMALLERA	45.040	PANCORBO	527	VILLA DEL RIO	21.504
CARRION DE LOS CESPEDES	2.671	REUS	713.819	VINAROS	177.504
CASTEJON DE EBRO	102.159	RIBAFORADA	28.935		

6. Tras ver las respuestas referentes al precio de la energía, entendemos que será variable. Sin embargo, para poder tener un estimativo del Acceso a Tercero a Redes, ¿podríais especificar las tarifas (ej: 6.1 TD) que ADIF contrata el suministro de energía eléctrica?

La alimentación a LAC se realiza desde subestaciones de tracción cuya tarifa de acceso contratada en la red ferroviaria de corriente continua suele ser 6.1TD o 6.2TD.

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

7. En el Anejo al 4.2, de la Oferta Técnica, indica lo siguiente:
La valoración de la oferta técnica se realizará sobre 100 puntos, debiendo alcanzar los ofertantes 60 puntos para continuar en el proceso.
Para puntuar la oferta técnica se tendrán en cuenta los puntos obtenidos que igualen o superen los 60 con un máximo de 25 puntos.
Ejemplo:

- Oferta con una valoración de 59 puntos será excluida de la licitación.
- Oferta con una valoración de 75 puntos obtendrá 15 puntos en la oferta técnica.

Por tanto, querríamos saber si entonces para la Valoración Global (VG) se usará la siguiente formula:
VG=0,45*VT+0,55*VE, donde VT tendría un máximo de 25 puntos

Existe un error dentro del Anexo 4.2. El ejemplo indicado de puntuación en este anexo no es correcto.

La puntuación se establecerá según lo indicado en el pliego. La fórmula de valoración global es:

$$\boldsymbol{VG} = 0{,}45\ x\ VT + 0{,}55\ x\ VE.$$

Donde la valoración técnica global (VT) será:

VT=VTP1+VTP2+VTP3

En esta valoración técnica global, la oferta deberá obtener **un resultado igual o superior a 60 puntos**, considerándose como no aptas aquellas ofertas que no alcancen dicha puntuación.

Como ejemplos:

- Ejemplo 1,

  VT = 85 puntos (≥60, por tanto, es OK)
  VE= 70 puntos
  VG = 0.45*85 + 0.55*70 = 74,5 puntos

- Ejemplo 2

  VT=55 puntos
  VE=80 puntos
  Al ser VT<60 la oferta se considerará no apta y no se calcula la valoración global (VG)

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

8. En el Pliego se indica que la conexión con la red ferroviaria podrá realizarse (A) directamente con la Línea Aérea de Contacto, (B) desde una subestación eléctrica de tracción o (C) desde un CT de la Estación. Cuando se habla de sistema con implantación se refiere a conexión con la LAC, ¿correcto?

Correcto, según indica el glosario del pliego, el Sistema es la invención de Adif protegida (P-NAC 201130502) que permite utilizar la línea área de contacto (LAC) para la alimentación de PRE.

Se observa que en todos los expedientes el sistema de conexión indicado en el Anexo Análisis de la Viabilidad Técnica es "Conexión directa a la LAC", ¿quiere decir esto que ese debe ser el sistema de conexión para todos los expedientes? ¿se puede elegir otro sistema?, en tal caso, ¿dónde aparece reflejado en los pliegos?

Efectivamente, en esta licitación solo puede utilizarse el sistema de conexión a línea aérea de contacto (LAC).

9. Periodo de vigencia de la patente finaliza el 31/03/2031. ¿Qué implica esto? ¿A partir de entonces la patente será libre? ¿Se debe ofertar derecho de uso de las instalaciones a partir de 2031 (cuando finaliza la patente), este concepto debe ser mayor en importe que el ofertado para antes del 2031?

De acuerdo con lo establecido en el apartado 10. Duración del Contrato del Capítulo I. Disposiciones generales, el contrato para la instalación de PRE en estaciones de viajeros tendrá una vigencia de quince años.

El adjudicatario deberá suscribir, adicionalmente, según lo previsto en el apartado 6 del citado Capítulo I, un contrato de licencia que finalizará el día 31 de marzo de 2031, fecha en que finaliza el período de vigencia de la patente.

Tal y como se establece en el Pliego, en el Capítulo II. LICITACIÓN, Apartado 4. Condiciones Económicas, * Precio por uso de instalaciones
"Cuando la solución técnica de suministro de energía eléctrica al PRE sea la utilización del Sistema de Adif se requerirá al Adjudicatario el pago de una renta variable por el uso de las instalaciones de Adif necesarias para realizar el suministro de energía eléctrica en el PRE a partir de 31 de marzo de 2031."

En este caso, el licitador deberá realizar una oferta que en ningún caso podrá ser inferior el precio mínimo por el uso de instalaciones anteriormente establecido incrementado en un 1% por cada año transcurrido.
Asimismo, deberá ofertar un importe mínimo garantizado para el ejercicio 2031, que no podrá ser inferior al importe mínimo anual recogido en el cuadro anterior para el quinto año, incrementado cada ejercicio en un 1%.

En conclusión, los licitadores deberán especificar en su oferta una renta variable y un importe mínimo garantizado a partir de 31 de marzo de 2031 que no podrán

ser inferiores a los valores que se obtendrían de acuerdo con dicha oferta para la renta variable y el importe mínimo garantizado en el punto Derecho de uso de la patente del apartado 4 Condiciones económicas del Capítulo II Licitación para el último año de vigencia de la patente.

10. El coste de la energía será abonado por el adjudicatario a ADIF, en función del consumo. Pero ¿dependerá este coste del sistema de conexión a la red ferroviaria? Es decir, ¿este coste es el mismo si el sistema de conexión es directamente con la LAC?

Tal y como se indica en el Pliego (Capítulo II, Apartado 4), los precios a aplicar sobre el consumo dependen 'del punto de conexión de la red de Adif del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario, tanto para el coste de la energía consumida (punto 4.1.1) como para el coste de acceso de terceros a redes (ATR) (punto 4.1.2).

Como aclaración, indicar que por 'punto de conexión de la red de Adif' se hace referencia a los puntos de conexión que tiene Adif con el sector eléctrico, es decir, los puntos de suministro frontera con el distribuidor o transportista (CUPS) de los que dependa la estación de recarga del Adjudicatario.

Por tanto, estos precios a aplicar sobre el consumo no dependen de si la conexión interna del PRE se establece directamente a la LAC o es diferente (a una Subestación de Tracción o a un Centro de Transformación de una Estación).

No obstante, debe tenerse en cuenta que en esta licitación solo puede utilizarse la conexión a línea aérea de contacto (LAC).

Respecto al consumo en sí, depende de lo que venga recogido en el análisis de viabilidad, ya que según se indica en el pliego 'Se facturará el coste de la energía eléctrica teniendo en cuenta la energía consumida en el periodo de facturación según las lecturas del contador instalado en el Punto de Recarga o su medida estimada (en caso de incidencia en la medida registrada o su recepción). Esta medida podrá ser incrementada por un porcentaje adicional en concepto de pérdidas (X %) debido a la diferencia entre el punto de suministro de la red de Adif y el punto en el que esté ubicado el contador según se recoge en el análisis de viabilidad técnica para la instalación del PRE'

11. ¿El máximo de potencia que ADIF se compromete a proveer para cada estación es de 500KW?

ADIF se compromete a proporcionar potencia **hasta un máximo de 500 kW** siempre y cuando no haya una potencia máxima menor indicada en el análisis de viabilidad técnica de la estación de interés. Si ocurre este caso, la potencia máxima es la indicada en el análisis de viabilidad técnica.

La oferta de PRs a instalar y su potencia, se entiende que se debe realizar en función de las plazas disponibles en cada estación, ¿correcto?

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

Correcto, como mínimo indispensable, según indica el pliego de licitación, en cada estación de viajeros deberá implantarse, al menos, 1 PRE de carga rápida. Para el resto de las plazas ofertadas, el licitador podrá presentar la tipología de PRE que considere (siempre que se mantengan dentro de la potencia máxima disponible). Es decir, podrá optar por establecer otros puntos de recarga ya sea de carga rápida, super – rápida, semi – rápida o lenta. En estos dos últimos supuestos, carga semi – rápida o lenta, siempre que en la estación no exista un gestor de aparcamientos y puedan ofertarse plazas de aparcamiento.

Pero hay expedientes en los que no se indica un número concreto de plazas, indicándose "Mínimo 2 Plazas. (Al menos 1 PRE de carga rápida con dos conectores)" o ">2", en estos casos, ¿no existe límite de plazas a ofertar?; Ídem con las plazas de aparcamiento (carga lenta / semirápida) en la mayoría de los expedientes no se indica el número disponible de estas o el máximo que se pueden ofertar.

El número de plazas totales en cada estación son las siguientes:

Aguilar de Campoo	2	Etxarri-Aranatz	4	San Juan del Puerto	3
Almansa	10	Gallur	2	Tembleque	4
Arévalo	3	Huelva	2	Terrer	11
Benicarló-Peñiscola	2	L'Hospitalet de L'Infant	13	Torreblanca	4
Benicassim	6	Morés	2	Torredembarra	VER INFORME RMG
Bordils-Juia	2	Nanclares de la Oca	4	Uharte-Arakil	4
Briviesca	4	Oropesa	2	Uxes	3
Camallera	4	Pancorbo	4	Villa del Río	4
Carrión de los Céspedes	3	Reus	VER INFORME RMG	Vinarós	3
Castejón de Ebro	4	Ribaforada	2		

12. El coste indicado en los pliegos debe ser asumido por el adjudicatario, ¿correcto? Pero este coste es el calculado para la conexión LAC, ¿correcto? ¿se puede realizar la conexión a la red mediante otra vía (SET AT o CT BT), en estos casos, ¿la inversión es la misma?

Según la "nota informativa IV", en esta licitación solamente se puede realizar conexión a LAC, por lo que la inversión sólo es para este sistema de conexión.

13. El volumen de negocio debe ser superior al presupuesto del contrato. ¿Este es el indicado como "Presupuesto mínimo de Licitación (IVA excluido)" para cada expediente?

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

Así es, el volumen de negocio debe ser igual o superior al presupuesto mínimo de licitación, que es el presupuesto del contrato.

14. En caso de conexión LAC se indica que se deberá disponer de alimentación eléctrica redundante de emergencia para al menos 24h y se puede realizar la solicitud de un punto de conexión a la Compañía eléctrica. ¿el titular de este punto de conexión sería el adjudicatario?

Sí, el titular será el adjudicatario.

¿se podría solicitar esta conexión para la potencia que el adjudicatario estime (por ejemplo, solo para los casos de corte del suministro)?¿este sistema de alimentación de emergencia solo aplica para conexión LAC?

Tal y como se especifica en el Pliego de licitación en su Anexo 1, dentro del capítulo 2, el sistema dispondrá de alimentación eléctrica redundante de emergencia en Baja Tensión distinto al proveniente de la LAC. Esta redundancia de emergencia es necesaria en caso de pérdida de energía proveniente desde la LAC, ya sea por una incidencia en ella o por mantenimiento programado y deberá permitir mantener el control, maniobra y protecciones de la instalación al menos durante 24h. Aunque en el primer caso no podrá preverse, en el segundo caso sí estará perfectamente programado, siendo conocido por el gestor de la recarga.
El Licitador deberá analizar cada caso específico pudiendo emplear una línea eléctrica ya existente, solicitar conexión a la Compañía Eléctrica, un sistema de almacenamiento de energía, etc. de modo que se disponga de Baja Tensión para mantener el control, maniobra y protecciones de la instalación al menos durante 24h."

15. En el documento RMG de cada estación, se indica que cada estación tendrá asignadas 2 plazas, y que en la estación de viajeros deberá implantarse al menos 1PRE de carga rápida. También se indica que el PRE más básico instalable estará compuesto por una plaza de recarga rápida y otra de recarga lenta; ¿lo hemos entendido bien? ¿el mínimo ofertable en cada estación es 1 PR PLAZA RÁPIDA + 1 PR PLAZA LENTA?

Según indica el pliego, las solicitudes deberán tener en cuenta que, como mínimo, en la estación de viajeros deberá implantarse, al menos, 1 PRE de carga rápida. Es decir, un PRE con una plaza de recarga rápida.

Ahora bien, referente a las plazas disponibles en cada estación, se entiende que es el número de plazas indicado en cada documento RMG de las estaciones, ¿correcto?

Se adjunta el número total de plazas disponibles por estación:

Aguilar de Campoo	2	Etxarri-Aranatz	4	San Juan del Puerto	3

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

Almansa	10	Gallur	2	Tembleque	4
Arévalo	3	Huelva	2	Terrer	11
Benicarló-Peñiscola	2	L'Hospitalet de L'Infant	13	Torreblanca	4
Benicassim	6	Morés	2	Torredembarra	VER INFORME RMG
Bordils-Juia	2	Nanclares de la Oca	4	Uharte-Arakil	4
Briviesca	4	Oropesa	2	Uxes	3
Camallera	4	Pancorbo	4	Villa del Río	4
Carrión de los Céspedes	3	Reus	VER INFORME RMG	Vinarós	3
Castejón de Ebro	4	Ribaforada	2		

En este documento se indica TOTAL PLAZAS DISPONIBLES para plazas de carga rápida y TOTAL PLAZA DISPONIBLES para carga semirápida o lenta:
¿este es el número de plazas que se pueden ofertar?; Pero hay expedientes en los que no se indica un número concreto de plazas, indicándose "Mínimo 2 Plazas. (Al menos 1 PRE de carga rápida con dos conectores)" o ">2", Ídem con las plazas de aparcamiento (carga lenta / semirápida) en la mayoría de los expedientes no se indica el número disponible de estas o el máximo que se pueden ofertar; ¿no existe límite de plazas a ofertar?;

Como mínimo indispensable, según indica el pliego de licitación, en cada estación de viajeros deberá implantarse, al menos, 1 PRE de carga rápida. Para el resto de plazas ofertadas por estación, el licitador, según su modelo de negocio, podrá presentar la tipología de PRE que considere (siempre que se mantengan dentro de la potencia máxima disponible). Es decir, podrá optar por establecer otros puntos de recarga ya sea de carga rápida, super – rápida, semi – rápida o lenta. En estos dos últimos supuestos, carga semi – rápida o lenta, siempre que en la estación no exista un gestor de aparcamientos y puedan ofertarse plazas de aparcamiento.

El número máximo total de plazas disponibles por cada estación es el indicado en el cuadro con el que se responde la pregunta anterior.

Aguilar de Campoo	2	Etxarri-Aranatz	4	San Juan del Puerto	3
Almansa	10	Gallur	2	Tembleque	4
Arévalo	3	Huelva	2	Terrer	11
Benicarló-Peñiscola	2	L'Hospitalet de L'Infant	13	Torreblanca	4
Benicassim	6	Morés	2	Torredembarra	VER INFORME RMG
Bordils-Juia	2	Nanclares de la Oca	4	Uharte-Arakil	4

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

Briviesca	4		Oropesa	2		Uxes	3
Camallera	4		Pancorbo	4		Villa del Río	4
Carrión de los Céspedes	3		Reus	VER INFORME RMG		Vinarós	3
Castejón de Ebro	4		Ribaforada	2			

En caso de que se indique un nº de plazas, ¿se pueden usar las plazas indicadas como semirápidas para carga rápida y viceversa?

El licitador según su modelo de negocio podrá elegir el tipo de punto de carga deseado hasta cubrir número máximo de plazas disponibles por estación, siempre que se cumpla el requisito mínimo especificado en el pliego, es decir, que las solicitudes deberán tener en cuenta que, como mínimo, en la estación de viajeros deberá implantarse al menos 1 PRE de carga rápida.

¿El máximo de potencia que ADIF se compromete a proveer para cada estación es de 500KW? ¿podemos ofertar hasta esa potencia?

Tal y como se establece en el pliego, el Licitador deberá indicar la potencia demandada en la estación de viajeros **hasta un máximo de 500 kW**. Siempre y cuando en el análisis de viabilidad técnica de la estación no especifique que el máximo de potencia proporcionada en dicha estación es menor.

16. Se contempla la posibilidad de realizar una visita a las estaciones (no obligatoria). ¿Cómo podemos gestionar y solicitar esta vista?

Según pliego de licitación en su apartado 3.1.1.8 se obtiene justificante o declaración escrita de haber visitado y conocer el estado del centro, espacios y medios técnicos objeto de la presente licitación, así como del emplazamiento y características de las estaciones de viajeros donde se propone el despliegue potencial de PRE. Este justificante no es obligatorio.
Para realizar la visita, se debe contactar con las personas indicadas en el pliego de licitación, que indicarán el contacto con el que se podrá realizar la vista a la estación deseada para su planificación. Tras ello, los representantes de Adif en la visita realizarán un justificante de la visita.

17. El coste de la energía será abonado por el adjudicatario a ADIF, en función del consumo. Pero, ¿dependerá este coste del sistema de conexión a la red ferroviaria? Es decir, en caso de conexión LAC ¿aplicaría también este coste por energía consumida?, ¿el coste es el mismo para conexión LAC, SET de tracción o CT?, ¿cuál es este coste?

Tal y como se indica en el Pliego, los precios a aplicar sobre el consumo dependen 'del punto de conexión de la red de Adif del que dependa la estación de recarga

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

del Adjudicatario, tanto para el coste de la energía consumida (punto 4.1.1) como para el coste de acceso de terceros a redes (ATR) (punto 4.1.2).

Como aclaración, indicar que por 'punto de conexión de la red de Adif' se hace referencia a los puntos de conexión que tiene Adif con el sector eléctrico, es decir, los puntos de suministro frontera con el distribuidor o transportista (CUPS) de los que dependa la estación de recarga del Adjudicatario.

Por tanto, estos precios a aplicar sobre el consumo no dependen de si la conexión interna del PRE se establece directamente a la LAC o es diferente (a una Subestación de Tracción o a un Centro de Transformación de una Estación).

No obstante, debe tenerse en cuenta que en esta licitación solo puede utilizarse la conexión a línea aérea de contacto (LAC).

Respecto al consumo en sí, depende de lo que venga recogido en el análisis de viabilidad, ya que según se indica en el pliego 'Se facturará el coste de la energía eléctrica teniendo en cuenta la energía consumida en el periodo de facturación según las lecturas del contador instalado en el Punto de Recarga o su medida estimada (en caso de incidencia en la medida registrada o su recepción). Esta medida podrá ser incrementada por un porcentaje adicional en concepto de pérdidas (X %) debido a la diferencia entre el punto de suministro de la red de Adif y el punto en el que esté ubicado el contador según se recoge en el análisis de viabilidad técnica para la instalación del PRE'

Coste de acceso de terceros a redes ATR - coste con el acceso a la red, ¿podrían aclarar a qué corresponde este coste (término de potencia, peaje) ?, ¿corresponde este coste en caso de conexión LAC? Según pliego

Según el pliego, el coste de acceso de terceros a redes (ATR) incluirá todos los costes relacionados con el acceso a la red vigentes en el sector eléctrico y que sean repercutidos a Adif AV en el punto de conexión del que dependa la estación de recarga del Adjudicatario.

18. Se entiende que para poder implantar el sistema, el adjudicatario debe concertar una licencia o contratar los trabajos con una empresa que ya cuente con la licencia de fabricación, ¿correcto?

El Adjudicatario deberá obtener la correspondiente licencia, a cuyo otorgamiento se compromete Adif en los términos que figuran en el contrato de licencia que se acompaña como Anexo 6 y su periodo de uso de esta patente se extenderá hasta el 31 de marzo de 2031.

En el caso de que dicho Adjudicatario para la explotación del Sistema patentado optase sólo por suscribir una licencia de distribución o uso del sistema

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

excluyendo la fabricación por sí mismo, deberá obtener el Sistema de cualquier empresa que cuente con una licencia de fabricación otorgada por Adif.

El Adjudicatario una vez obtenida la licencia no podrá cederla a terceros, ni conceder sublicencias, salvo autorización expresa y por escrito de Adif.

En caso de que los trabajos de instalación vayan a ser subcontratados, ¿puede la adjudicataria concertar una licencia y subcontratar los trabajos?

La licencia, tal como se establece en el contrato de licencia (Anexo 6 del Pliego), es para fabricar y utilizar (o solo utilizar). Por lo tanto, no se requiere licencia para los trabajos de instalación que vayan a ser contratados.

Referente al resto de costes indicados, como coste de mantenimiento y otros gastos y consumo, ¿existe algún valor de referencia o dato para estimarlos?

ADIF no facilita en el pliego ningún valor de referencia para poder realizar la estimación.

19. Los adjudicatarios que no utilicen la conexión LAC deberán utilizar la marca Ferrolinera, siendo necesario en este caso que se suscriba contrato de licencia de marca, ¿en este caso aplica también royalty? ¿Cuál será este royalty?

Según lo indicado en la "Nota informativa IV", en esta licitación sólo es posible la conexión al sistema LAC.

20. Confirmar las franjas de mantenimiento de las vías, ya que no se corresponden las horas que aparecen en el pliego con las que se reflejan en los requisitos mínimos en las siguientes estaciones:
Aguilar de Campoo, Almansa, Arévalo, Benicarló-Peñíscola, Huelva, L´Hospitalet de L´infant y Terrer.

Según indicado en la "Nota Informativa IV" en el apartado `Bandas de Mantenimiento´:

En caso de tener que realizar el mantenimiento de la infraestructura, este se realizaría dentro de la banda horaria establecida.

Adif informará, en todo caso, de los trabajos de mantenimiento programado y que pueden afectar al suministro de energía eléctrica desde la Línea Aérea de Contacto (LAC) o desde la Subestación Eléctrica de Tracción (SET).

Adif no será responsable de las interrupciones del suministro de energía eléctrica al Adjudicatario en los siguientes casos:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

a) Por efectuar trabajos de mantenimiento de conformidad con la programación de bandas de mantenimiento contempladas y con los trabajos programados en las SET.
b) Por cortes de suministro de energía de la compañía distribuidora a las Subestaciones que alimentan al PRE (desde la LAC o directamente desde la SET).
c) Por sucesos en la infraestructura que requieran un corte de tensión en LAC o una puesta fuera de servicio de la alimentación de la Subestación.
d) Por incidentes o accidentes causados por incidencias en la red ferroviaria, por terceras partes.
e) Por causas meteorológicas o de fuerza mayor que requiera de un corte de tensión o provoque un corte de tensión en la LAC o de la alimentación desde la SET.

21. ¿Se pueden cambiar las plazas de aparcamiento por plazas de servicio? Es decir, ¿Podemos poner cargadores de mayor potencia en las plazas de aparcamiento? En caso de que no se pueda cambiar de plaza de servicio a plaza de aparcamiento, ¿podemos poner cargadores rápidos en las plazas de aparcamiento?

Según indicado en la "Nota Informativa IV" en el apartado `Número y tipo PRE por cada estación´:

Según se indica en los Pliegos de Condiciones Particulares, en cada estación de viajeros deberá implantarse, al menos, 1 PRE de carga rápida.

Para el resto de plazas disponibles, se podrá ofertar la tipología de PRE que considere el ofertante (siempre que se mantengan dentro de la potencia máxima disponible). Es decir podrá optar por establecer otros puntos de recarga ya sean de carga rápida, super–rápida, semi–rápida o lenta.

Solamente podrán implantarse plazas de servicio (no se podrán instalar plazas de aparcamiento) en las siguientes estaciones:

Benicarló Peñíscola
Gallur
Huelva
Morés

En el resto de estaciones podrán instalarse plazas de servicio y aparcamiento

22. Nos gustaría conocer el número de plazas exactas de cada estación y si podemos aumentar el número de cargadores que aparece como mínimos en los requisitos mínimos, y en caso de poderse aumentar dicho número, el máximo hasta el que se puede llegar en cada estación. Por ejemplo: En Castellón del Ebro aparecen disponibles para carga rápida más de 2 plazas, ¿cuántos más cargadores rápidos puedo poner?

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

El número máximo total de plazas disponibles por cada estación es:

Aguilar de Campoo	2	Etxarri-Aranatz	4	San Juan del Puerto	3
Almansa	10	Gallur	2	Tembleque	4
Arévalo	3	Huelva	2	Terrer	11
Benicarló-Peñiscola	2	L'Hospitalet de L'Infant	13	Torreblanca	4
Benicassim	6	Morés	2	Torredembarra	VER INFORME RMG
Bordils-Juia	2	Nanclares de la Oca	4	Uharte-Arakil	4
Briviesca	4	Oropesa	2	Uxes	3
Camallera	4	Pancorbo	4	Villa del Río	4
Carrión de los Céspedes	3	Reus	VER INFORME RMG	Vinarós	3
Castejón de Ebro	4	Ribaforada	2		

23. Nos gustaría que se aclarase lo que significan las siguientes señas en el número de plazas de cada estación y conocer el número total de plazas que podemos destinar a la carga rápida en los siguientes puntos:
En las siguientes estaciones: ALMANSA, BENICASSIM, BORDILS JULIÀ, CAMALLERA, GALLUR, MORÉS, OROPESA, TORREBLANCA y VINARÓS se señala que hay un asterisco (*)
En las estaciones de BRIVIESCA, CARRIÓN DE LOS CÉSPEDES, CASTELLÓN DEL EBRO, ETXARRI-ARANTZ, HUELVA, L´HOSPITALET DE L´INFANT, NANCLARES-LANGRAIZ, PANCORBO, RIBAFORADA, SAN JUAN DEL PUERTO, TEMBLEQUE, TERRER, UXES y VILLA DEL RIO se señala que hay un número determinado de plazas además de un asterisco (*)

El número máximo total de plazas disponibles por cada estación es:

Aguilar de Campoo	2	Etxarri-Aranatz	4	San Juan del Puerto	3
Almansa	10	Gallur	2	Tembleque	4
Arévalo	3	Huelva	2	Terrer	11
Benicarló-Peñiscola	2	L'Hospitalet de L'Infant	13	Torreblanca	4
Benicassim	6	Morés	2	Torredembarra	VER INFORME RMG
Bordils-Juia	2	Nanclares de la Oca	4	Uharte-Arakil	4
Briviesca	4	Oropesa	2	Uxes	3
Camallera	4	Pancorbo	4	Villa del Río	4
Carrión de los Céspedes	3	Reus	VER INFORME RMG	Vinarós	3

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

Castejón de Ebro	4	Ribaforada	2		

24. Por otro lado, en las estaciones de CASTELLÓN DEL EBRO, ETXARRI-ARANTZ y UHARTE-ARAKIL se señala **>2 además de un asterisco (*)** (¿cuántas más de dos?)
Y en el caso de las plazas de carga lenta:
Las estaciones de OROPESA, TORREBLANCA y VINARÓS marcan un **asterisco (*)**
Las estaciones de CASTELLÓN DEL EBRO, ETXARRI-ARANTZ y UHARTE-ARAKIL señalizan **>2**
Finalmente, en las estaciones de AGUILAR DE CAMPOO, ALMANSA, ARÉVALO, BENICASSIM, BORDILS JULIÀ, CAMALLERA, REUS Y TORREDEMBARRA se señaliza un **Sí**

El número máximo total de plazas disponibles por cada estación es:

Aguilar de Campoo	2	Etxarri-Aranatz	4	San Juan del Puerto	3
Almansa	10	Gallur	2	Tembleque	4
Arévalo	3	Huelva	2	Terrer	11
Benicarló-Peñiscola	2	L'Hospitalet de L'Infant	13	Torreblanca	4
Benicassim	6	Morés	2	Torredembarra	VER INFORME RMG
Bordils-Juia	2	Nanclares de la Oca	4	Uharte-Arakil	4
Briviesca	4	Oropesa	2	Uxes	3
Camallera	4	Pancorbo	4	Villa del Río	4
Carrión de los Céspedes	3	Reus	VER INFORME RMG	Vinarós	3
Castejón de Ebro	4	Ribaforada	2		

25. Por un lado, confirmar que el tiempo de contrato son 15 años prorrogables, ya que en el modelo de contrato de la licencia de patente se establece un periodo de 11 años de vigencia prorrogables máximo por otros 5,5 años.

Como se indica en el apartado 10 "Duración del Contrato " del Capítulo I, el contrato de arrendamiento tendrá una duración de 15 años, prorrogable por 5 años más.

Asimismo, en el momento de la formalización del contrato de licencia de patente se establecerá la duración máxima del mismo hasta el 31 de marzo del 2031, fecha en la que finaliza la vigencia de la patente en cuestión, por lo que no admitirá prórroga.

Tal y como se establece en el Pliego, en el Capítulo II. LICITACIÓN, Apartado 4. Condiciones Económicas, * Precio por uso de instalaciones,

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES
Dirección de Explotación Comercial
Subdirección de Coordinación y Estrategia Comercial
Sor Angela de la Cruz nº 3 – 3ª Planta
28020 Madrid

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

"Cuando la solución técnica de suministro de energía eléctrica al PRE sea la utilización del Sistema de Adif se requerirá al Adjudicatario el pago de una renta variable por el uso de las instalaciones de Adif necesarias para realizar el suministro de energía eléctrica en el PRE a partir de 31 de marzo de 2031.
En este caso, el licitador deberá realizar una oferta que en ningún caso podrá ser inferior el precio mínimo por el uso de instalaciones anteriormente establecido incrementado en un 1% por cada año transcurrido.
Asimismo, deberá ofertar un importe mínimo garantizado para el ejercicio 2031, que no podrá ser inferior al importe mínimo anual recogido en el cuadro anterior para el quinto año, incrementado cada ejercicio en un 1%"

26. Por otro lado, confirmar que el período de carencia en los pagos de las rentas es de un máximo de 3 años.

En esta licitación, tanto en la renta fija mensual por disponibilidad de plazas de recarga (VEP1) como en la renta fija mensual por disponibilidad de espacio de implantación del sistema (VEP2), el licitador podrá hacer una propuesta económica con un periodo carencia en el pago de las rentas por disponibilidad de espacios. Dicha carencia podrá aplicarse como máximo a los 3 primeros años de explotación.

27. En los pliegos se especifica la necesidad de suministro eléctrico 24 horas para los cargadores, ¿durante las franjas de mantenimiento de los trenes nos podremos conectar en baja tensión a la estación del tren?

No, en esta licitación la conexión sólo es a LAC y el Adjudicatario del punto de recarga tendrá que prever un circuito en Baja Tensión redundante para el caso de fallo de la alimentación eléctrica desde la LAC, con potencia suficiente para mantener el control, maniobra y protecciones de la instalación al menos durante 24h.

La ferrolinera también podrá disponer, si así lo estima el adjudicatario, de una segunda fuente de alimentación como redundancia de la proveniente del Convertidor. Esta "Fuente 2", ver figura 4, será potestad y responsabilidad del adjudicatario su contratación, dimensionamiento y tendrá como función la de suministrar energía al cargador del vehículo eléctrico mientras que no se disponga de tensión desde la línea aérea de contacto. Esta "Fuente 2" puede ser una batería, un sistema de supercondensadores, una fuente alternativa a la catenaria,…y su especificación no es objeto de este anejo.

28. ¿Podrían por favor indicarnos tanto el lugar de publicación como el de presentación de ofertas de manera electrónica? nos hemos metido en los diferentes perfiles del contratante de Adif en la plataforma de contratación de sector público sin éxito.

La oferta está publicada en el siguiente enlace:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

EXPEDIENTES DEL 2022-160-00033 AL 2022-160-00061 EN 29 ESTACIONES DE ADIF - Adif

La presentación de ofertas debe hacerse:
De 9 a 12 horas en las oficinas de la Dirección de Explotación Comercial. c/ Sor Angela de la Cruz nº 3. 3ª Planta. 28020 Madrid.

Según se indica en la Nota Informativa IV, al tratarse de Licitaciones Públicas de Alquiler, que no se publican en la Plataforma de Contratación del Sector Público, no es posible la presentación de la documentación a través de Sede Electrónica.

De acuerdo con lo establecido en los Pliegos de Condiciones Particulares:
"Las proposiciones se presentarán, en la fecha indicada en el anuncio de licitación, en mano y en sobres cerrados y sellados o lacrados, de forma que se garantice su integridad e inviolabilidad, haciendo constar en el mismo el número de expediente y el objeto de la licitación".

29. Por otro lado, nos gustaría por favor nos indicasen si la licitación se encuentra en fase de presentación de solicitud para el "Procedimiento para las Solicitudes de Análisis de Puntos de Recarga Eléctrica (PRE) Públicos", o si por el contrario se encuentra ya en fase de licitación para optar a dicho arrendamiento.

Adif y Adif AV tienen en marcha un proceso de desarrollo comercial para el despliegue de puntos de recarga de vehículo eléctrico para carga rápida y súper-rápida. Este modelo diseñado por Adif y Adif AV, es abierto y continuo en el tiempo. Los potenciales promotores interesados en la implantación de estas instalaciones pueden efectuar solicitudes para cualquier estación de viajeros de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) incluida en las categorías 2 a 6, de acuerdo con la clasificación establecida en la Declaración sobre la Red.

El procedimiento para la adjudicación de estas instalaciones se articula en dos fases. En una primera fase, los potenciales promotores realizan una solicitud de interés para colocar cargadores en las estaciones. Recibidas las solicitudes, Adif y Adif AV realizan un análisis para verificar que la ubicación solicitada cumple los requisitos mínimos para poder realizar la implantación y efectúa, de ser solicitado, el estudio de viabilidad técnica. Una vez finalizado este análisis se licita, en una segunda fase, el arrendamiento de espacios sobre los que efectuar el despliegue y la comercialización de puntos de recarga eléctrica.

En la actualidad tenemos abierto el proceso de licitación para 29 estaciones.

30. ¿En las estaciones en las que no se incluyen plazas de aparcamiento (a saber: Benicarló Peñíscola, Gallur, Huelva y Morés), nos podrían decir cuáles serán los hitos a tener en cuenta en la puntuación técnica? Ya que al no haber plazas de aparcamiento hay 10 puntos que se quedan libres.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

En estas estaciones en las que sólo se puede optar a plazas de servicio, los hitos de puntuación son los mismos que en el resto de estaciones, aunque, según el pliego en su apartado 1.1.2 (Capítulo III, Apartado 1), tendrán un tipo de puntuación concreta en el que esos 10 puntos ya están incluidos.

ESTACIÓN SÓLO CON PLAZAS DE SERVICIO	
Tipo de Recarga y Conectores	**Puntos**
Rápida	35,0
Super-rápida	15,0
Conectores adicionales	20,0
	70

31. ¿Cómo se va a dar energía a los cargadores durante las horas de mantenimiento de las vías ferroviarias?

La ferrolinera podrá disponer, si así lo estima el adjudicatario, de una segunda fuente de alimentación como redundancia de la proveniente del Convertidor. Esta "Fuente 2", será potestad y responsabilidad del adjudicatario su contratación, dimensionamiento y tendrá como función la de suministrar energía al cargador del vehículo eléctrico mientras que no se disponga de tensión desde la línea aérea de contacto. Esta "Fuente 2" puede ser una batería, un sistema de supercondensadores, una fuente alternativa a la catenaria y su especificación no es objeto de este anejo.

Para poder dar el servicio mínimo necesario, según el pliego, el Adjudicatario del punto de recarga tendrá que prever un circuito en Baja Tensión redundante para el caso de fallo de la alimentación eléctrica desde la LAC, con potencia suficiente para mantener el control, maniobra y protecciones de la instalación al menos durante 24h.

También deberá prever el circuito redundante para posibles problemas interrupción del suministro de energía eléctrica mencionados en los siguientes casos, en los cuales Adif no será responsable de las interrupciones del suministro de energía eléctrica al Adjudicatario en los siguientes casos:

a) Por efectuar trabajos de mantenimiento de conformidad con la programación de bandas de mantenimiento contempladas y con los trabajos programados en las SET.
b) Por cortes de suministro de energía de la compañía distribuidora a las Subestaciones que alimentan al PRE (desde la LAC o directamente desde la SET).
c) Por sucesos en la infraestructura que requieran un corte de tensión en LAC o una puesta fuera deservicio de la alimentación de la Subestación.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

d) Por incidentes o accidentes causados por incidencias en la red ferroviaria, por terceras partes.
e) Por causas meteorológicas o de fuerza mayor que requiera de un corte de tensión o provoque un corte de tensión en la LAC o de la alimentación desde la SET.

32. En relación con la licitación tenemos nuevas preguntas sobre el anexo 4.1 Modelo Económico con Implantación (Hoja Excel):
En la primera pestaña IMP-SIST VEP1, no se puede seleccionar simultáneamente carga rápida y super-rápida. De manera que no se puede incluir una propuesta que incluya ambas opciones a la vez

Se debe realizar una propuesta por puntos de carga rápida y otra por puntos de carga super-rápida. Al no tener los mismos costes asociados, deben realizarse de manera separada para su valoración adecuada.

Aclarar que en el caso de que se realice oferta por plazas de carga rápida y carga super-rápida y plazas de aparcamiento. Estas últimas sólo deben incluirse en uno de los dos modelos para evitar confusiones en la valoración.

En la segunda pestaña IMP-SIST VEP2, ¿hay que indicar en algún lugar los m2 que el concursante propone ocupar? ¿El cálculo de la renta es igual al €/m2 ofertado multiplicado por los m2 totales disponibles o por los m2 efectivamente ocupados?

En el anexo existe una errata en relación con los €/m2 mes. No se trata del precio €/m2 por mes, sino que sería €/m, donde m es mes. Por tanto, debe ofertarse el precio por disponibilidad mensual.

Según el pliego, el licitador solo deberá ofertar el precio por disponibilidad mensual para el primer mes y dicha cantidad se incrementará anualmente en un 1% durante los quince años de vigencia del contrato para obtener el precio por disponibilidad mensual para cada uno de dichos años.

Asimismo, se denomina VANPS al valor actual neto de los flujos de rentas ofertados para la totalidad del período, que se determinará calculando la renta fija por disponibilidad para cada año, obtenida multiplicando el precio por disponibilidad mensual por doce y aplicando la fórmula para el cálculo del valor actual neto incluida en el apartado 4 de este pliego.

La valoración de este apartado resulta de la aplicación de la siguiente fórmula, sobre un máximo de 10 puntos:

$$\boldsymbol{VEP_2} = 10\ x\ \frac{VANPS\ de\ la\ oferta\ que\ se\ valora}{Mayor\ valor\ VANPS\ de\ las\ ofertas\ presentadas}$$

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

En la cuarta pestaña IMP-SIST VEP5-6, a partir de 2031 los importes del valor mínimo garantizado vuelven a ser cero, ¿es correcto que se pueda ofertar un variable mínimo garantizado igual a cero a partir de 2031?

Para el uso del sistema LAC de Adif, se requerirá al Adjudicatario el pago por el uso de la patente hasta el 31 de marzo de 2031, cuando finaliza la vigencia de la referida patente.
El importe mínimo contemplado para el 5º año de ejecución del contrato se aplicará para el resto de los años de ejecución del contrato hasta 31 de marzo de 2031, incrementándose en función de una tasa de variación anual correspondiente al 1%, cada 1 de enero de cada año.

Ubicación		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Categoría de la Estación	2	0 €	0 €	750 €	975 €	1.365 €
	3	0 €	0 €	640 €	830 €	1.160 €
	4	0 €	0 €	530 €	695 €	970 €
	5	0 €	0 €	450 €	585 €	815 €
	6	0 €	0 €	530 €	695 €	970 €

A partir de 31 de marzo de 2031, se requerirá al Adjudicatario el pago de una renta variable por el uso de las instalaciones de Adif necesarias para realizar el suministro de energía eléctrica en el PRE. El Adjudicatario deberá ofertar un importe mínimo garantizado a partir de esta fecha, **que no podrá ser inferior al importe mínimo anual ofertado para el año anterior por uso de la patente,** incrementado en un 1%.

33. Si un punto superrápido no se puntúa igual que un rápido, dar explicación de por qué la renta por plaza es mayor teniendo en cuenta que dan más rotación (mayor ingreso para ADIF/sesión de carga) y requieren mayor inversión y potencia.

Como mínimo indispensable, y según se indica en el Pliego de Condiciones Particulares, en cada estación de viajeros deberá implantarse, **al menos, 1 PRE de carga rápida** (Capítulo I, Apartado 4).

Acorde al pliego de condiciones en el punto 1.1.2 (Capítulo III, Apartado 1), en el caso de una estación con plazas de aparcamiento y plazas de servicio se otorgará un máximo de 27,5 puntos (un máximo de 35 si la estación sólo tiene plazas de servicio) al licitador o licitadores que ofrezcan el mayor número de PRE de carga rápida para la estación de viajeros que se evalúa, determinándose la valoración de los demás licitadores que hayan ofertado para la estación de viajeros que se evalúa, de forma proporcional con relación a la mejor de las ofertas presentadas.

En el caso de instalar puntos de carga super-rápida, según el punto 1.1.2 del pliego, en una estación con plazas de aparcamiento y plazas de servicio se otorgará un máximo de 12,5 puntos (un máximo de 15 puntos si la estación sólo

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

tiene plazas de servicio) al licitador o licitadores que ofrezcan el mayor número de PRE con este tipo de recarga para la estación de viajeros que se evalúa, determinándose la valoración de los demás licitadores que hayan ofertado para dicha estación de viajeros, de forma proporcional con relación a la mejor de las ofertas presentadas.

34. Conocer la frecuencia del mantenimiento preventivo hecho durante las bandas de mantenimiento (¿diario, semanal, mensual?). ¿Se garantizan los 100 kW de potencia mínima durante la banda de mantenimiento?

Según el punto 2 OTRAS CONSIDERACIONES IMPORTANTES del ANEJO DE DETALLES TÉCNICOS: "Los adjudicatarios son conocedores de las bandas de mantenimiento definidas para cada tramo en los que se encuentre la estación de viajeros sobre los que se instalará un PRE. Adif informará en todo caso, de los trabajos de mantenimiento programado y que pueden afectar al suministro de energía eléctrica desde la LAC o desde las SET.

Adif no será responsable de las interrupciones del suministro de energía eléctrica al Adjudicatario en los siguientes casos:

a) Por efectuar trabajos de mantenimiento de conformidad con la programación de bandas de mantenimiento contempladas y con los trabajos programados en las SET.
b) Por cortes de suministro de energía de la compañía distribuidora a las Subestaciones que alimentan al PRE (desde la LAC o directamente desde la SET).
c) Por sucesos en la infraestructura que requieran un corte de tensión en LAC o una puesta fuera deservicio de la alimentación de la Subestación.
d) Por incidentes o accidentes causados por incidencias en la red ferroviaria, por terceras partes.
e) Por causas meteorológicas o de fuerza mayor que requiera de un corte de tensión o provoque un corte de tensión en la LAC o de la alimentación desde la SET.

35. ¿Habrá algún acuerdo de nivel de servicio para firmar, garantizando al Adjudicatario los momentos en que la Línea estará en servicio?

Según el punto 2 OTRAS CONSIDERACIONES IMPORTANTES del ANEJO DE DETALLES TÉCNICOS: "Los adjudicatarios son conocedores de las bandas de mantenimiento definidas para cada tramo en los que se encuentre la estación de viajeros sobre los que se instalará un PRE. Adif informará en todo caso, de los trabajos de mantenimiento programado y que pueden afectar al suministro de energía eléctrica desde la LAC o desde las SET.

Adif no será responsable de las interrupciones del suministro de energía eléctrica al Adjudicatario en los siguientes casos:

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp

a) Por efectuar trabajos de mantenimiento de conformidad con la programación de bandas de mantenimiento contempladas y con los trabajos programados en las SET.
b) Por cortes de suministro de energía de la compañía distribuidora a las Subestaciones que alimentan al PRE (desde la LAC o directamente desde la SET).
c) Por sucesos en la infraestructura que requieran un corte de tensión en LAC o una puesta fuera deservicio de la alimentación de la Subestación.
d) Por incidentes o accidentes causados por incidencias en la red ferroviaria, por terceras partes.
e) Por causas meteorológicas o de fuerza mayor que requiera de un corte de tensión o provoque un corte de tensión en la LAC o de la alimentación desde la SET.

36. En estaciones con banda de mantenimiento diurna, ¿A cuánto se incrementa el presupuesto de la doble acometida (vías Par e Impar) con respecto del presupuesto dado? Ver Anexo 1/ 2.1.1.1.

En el caso de las 29 estaciones de esta licitación, no es necesario doble acometida en ninguna de ellas.

Firmado electrónicamente por: FÉLIX JAVIER IZQUIERDO CASADO
24.11.2022 21:03:03 CET

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: CG1T2384RC154CHGWR51G5822C
Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp