

NOTA INFORMATIVA N º 3

EXPEDIENTE: 2024/01/002	ARRENDAMIENTO DE ESPACIOS E INSTALACIONES EN LAS TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE ABROÑIGAL Y DE VICÁLVARO (MADRID)
--	---

(CONSULTAS REALIZADAS POR POSIBLES OFERENTES)

1. En relación con el Pliego de Condiciones Particulares (PCP) del concurso:

- a. Consideraciones comunes a las 2 terminales (Abroñigal y Vicálvaro)
- b. En la página 7 se menciona que la Zona 4 podrá ser objeto de arrendamiento si no se promueve su licitación. Entendemos que esa posibilidad es discrecional de ADIF, ¿es correcto? No se especifica plazos ni condiciones, ¿se conocen?

Sí, tal como se indica en el PCP, Adif podrá promover su comercialización en cualquier momento bajo su criterio.

- c. En Pág. 8 se menciona que podrá haber un explotador en Zona 4 y que, en tal caso, la Zona 3 será compartida (entendemos que el 50% del resto no arrendado al adjudicatario). ¿Existe la posibilidad de que el adjudicatario de la zona 4 sea competidor del adjudicatario o existen limitaciones?

Tal como se indica en el PCP en la Zona 4, ADIF podrá promover la realización de una instalación para actividades de transporte y logística, es decir puede existir un segundo operador.

- d. En la pág. 11 se menciona que las tarifas por la prestación de servicios están limitadas en el año 2024 a las tarifas de los actuales explotadores. Se ruega se faciliten estas tarifas.

La tabla de tarifas se encuentra publicada en las páginas web de los actuales explotadores:

- UTE TILO (logística de UTI): <https://www.utetilo.com/tarifas.html>
- UTE SAV (logística de trenes): https://maniobrassav.com/docs/2024_TARIFAS_SAV.pdf

- e. En la pág. 16 *in fine* se menciona la posibilidad de ampliación del plazo inicialmente previsto “por circunstancias prevista en este PCP”. ¿Es discrecional para ADIF el otorgamiento de esta prórroga o es reglada si se cumplen las condiciones establecidas?

Es regulada conforme se establece en el PCP en su punto 8.2 Fase B (pag16) donde se define: Para ello se deben producir las circunstancias que a continuación se describen:

Por circunstancias previstas en este PCP:

- o En el caso de realizar inversiones adicionales en la TCIOV, cuyas propuestas de actuación deberán ser autorizadas por ADIF dentro de los primeros quince (15) años desde la fecha de inicio de explotación y puestas en servicio antes de finalizar la vigencia del contrato; en este caso se podrá ampliar la vigencia de contrato a razón de un año por cada un (1) millón de euros adicional a la citada cantidad inicial, hasta un máximo de diez (10) años.

o En el caso de optar a la Zona 4 según se establece en el punto 2 del Capítulo I de este PCP, se podrá ampliar la vigencia de contrato a razón de un año por cada un (1) millón de euros adicional, para inversiones superiores a la inversión mínima, hasta un máximo de diez (10) años.

o En el caso de realizarse estas inversiones en ambas instalaciones (TCIOV y Zona 4), la ampliación de vigencia será la suma que resulte de aplicar lo recogido en los dos puntos anteriores, hasta un máximo de diez (10) años (Nota Informativa N°1 publicada en la página web de ADIF).

Esta posibilidad se menciona asimismo en Anexo 9 (Contrato de Gestión) en su cláusula 6 in fine.

En la Cláusula 6 del Anexo 9 (Contrato de Gestión) establece:

“podrá ampliarse hasta un máximo de 10 años en el caso de realizar inversiones adicionales, conforme a las condiciones recogidas en el PCP...”

f. Se ruega se facilite el código ético de ADIF y que se menciona en pág. 67 in fine.

Disponible en la página Web de ADIF.

<https://www.adif.es/sobre-adif/transparencia/canal-etico>

g. ¿Qué alcance tiene la causa de “necesidades del servicio ferroviario” como causa de resolución que se recoge en cláusula 19? Esta causa de resolución se reproduce en Anexo II, pág. 13, cláusula 14.

Las necesidades del servicio ferroviario pueden surgir en múltiples contextos relacionados con la operación, expansión, seguridad, interés general y cumplimiento normativo del servicio ferroviario, y están reguladas por aquellas leyes (Ejemplo: Ley 38/2015 del Sector Ferroviario) y resto de normativa aplicable.

h. Respecto al presupuesto mínimo del contrato se indica que el mismo asciende a 32.518.385 € (I.V.A. no incluido). Sin embargo, la suma de las rentas mínimas fijas y variables del contrato atendiendo al apartado 9 del PCP totalizarían 29.065.871 € (I.V.A. no incluido), por lo que se solicita al ADIF que por favor pueda ser chequeado dicho importe.

Se confirma que el presupuesto mínimo del contrato es el establecido en el PCP.

i. En relación con la presentación de la oferta:

i. ¿Pueden confirmarnos por favor que sería correcto si la sociedad matriz de un Grupo fuera la entidad ofertante, con independencia de que quien formalizase el contrato fuese una de sus filiales bajo su control efectivo, sin que ello afecte a la capacidad financiera ni competencia profesional/técnica para poder concurrir al concurso?

La formalización del contrato se realizará exclusivamente con el licitador que haya presentado la oferta por la cual resulta adjudicatario. Tal como se establece en las cláusulas 5 y siguientes, del Capítulo II del PCP.

ii. ¿Se podrían presentar 2 empresas/grupos no vinculados dentro de la misma oferta, una dedicada a los servicios ligados a la logística de UTI, y la otra dedicada a los servicios ligados a la logística de tren + dispensación de combustible, con independencia de que solo pudiera existir un único titular del contrato, y sin que ello eventualmente pudiera constituir una subcontratación y/o subarriendo/cesión del contrato?

La formalización del contrato se realizará exclusivamente con el licitador que haya presentado la oferta por la cual es adjudicatario. En caso de presentar la oferta por más de una empresa, deberán hacerlo mediante la constitución de Unión Temporal de Empresas u otra fórmula asociativa, conforme a lo recogido en el apartado 2.4.1.5 del PCP.

En todo caso, el Adjudicatario, tendrá la posibilidad de optar a la subcontratación de servicios o subarriendo/cesión del contrato según lo establecido en los apartados 15 y 16 del PCP del capítulo III. Ejecución del Contrato.

- iii. ¿Pueden confirmarnos por favor que, en el caso de subcontratación de servicios no aplican los potenciales incrementos de renta por parte de ADIF por subarriendo o cesión del contrato?

En el apartado 15. "SUBCONTRATACIÓN DE SERVICIOS" del capítulo III. Ejecución del Contrato no se contempla incremento de renta por subcontratación de servicios.

- j. Relativo a la constitución de la fianza por el importe equivalente a 2 mensualidades de la renta correspondiente a las edificaciones arrendadas:

- i. ¿Pueden por favor confirmarnos cuál sería dicho importe?

36,90 €.

- ii. Si se actualiza dicha fianza cada 7 años y la Fase A finaliza en un plazo aproximado de 1 año desde la firma del contrato, ¿significa ello que durante los años 2 a 7 la fianza será la misma a pesar de que las edificaciones arrendadas sean otras distintas (en Fase B) en dicho periodo de 6 años?

La fianza corresponde exclusivamente a la Fase A. En la Fase B no hay arrendamientos de edificaciones.

- k. En relación con la formalización del contrato, ¿qué consecuencias tendría para el ofertante seleccionado la retirada injustificada de su oferta?

En caso de que el licitador mejor clasificado decida retirar injustificadamente su oferta, se ejecutará la garantía provisional que haya depositado para participar en la licitación según los términos que establece el PCP.

- l. Relativo al Plan Comercial que forma parte de la Oferta Técnica y los tráficos ofertados que forman parte de la Oferta Económica:

- i. ¿Puede confirmarnos ADIF si la explotación en su terminal de Torrejón Mercancías continuará una vez finalizado el contrato de explotación en vigor en mayo de 2026?

Esta consulta no procede ya que la Terminal de Torrejón Mercancías no es objeto de esta licitación.

- ii. ¿Puede confirmarnos ADIF que ningún tercero ajeno al adjudicatario de este concurso explotará ninguno de los servicios objeto de la presente licitación una vez la actividad de la TTMA sea traspasada a la TCIOV?

Le confirmamos que los servicios objeto de licitación son los recogidos en el apartado 3 del capítulo I. Disposiciones Generales.

Respecto al traslado de actividad de Abroñigal a Vicálvaro, es de referencia lo recogido en el apartado 8.2. del capítulo I. Disposiciones Generales:

[...]

Como excepción a lo anterior, existe un servicio de Autopista Ferroviaria en la TTMA que, si por circunstancias operativas no se pudiera trasladar a la TCIOV al inicio de la Fase B, a petición del Adjudicatario y tras la conformidad de ADIF, se podrán mantener en la TTMA, por un periodo máximo de cuatro (4) años, siendo posible finalizar anticipadamente la cesión de esta superficie, previa comunicación escrita por cualquiera de las partes, con un preaviso de tres (3) meses.

[...]"

En el ámbito de la TCIOV no habrá ningún tercero ajeno al adjudicatario salvo el uso de las zonas comunes en caso de existir arrendatario en la zona 4.

- m. Respecto al personal que forman parte de las 2 UTEs que prestan actualmente dichos servicios:
- i. Se solicitan los Convenios Colectivos que son de aplicación, así como, en su caso, los acuerdos de negociación colectiva ya formalizados y en vigor, así como cualesquiera otros que se pudieran encontrar en fase de negociación.

Se encuentran recogidos en los anexos 11.A y 11.B del PCP.

- ii. Dado que solo se ha facilitado en los Anexos 11.A y 11.B la información relativa a los trabajadores a los que puede afectar la subrogación, y a fin de que los ofertantes puedan dimensionar adecuadamente los recursos humanos necesarios en su plan de explotación, se solicita al ADIF que sean facilitados los detalles de aquellos empleados de ambas UTEs no afectos a dicha circunstancia, incluyendo su posición y coste empresa (salario bruto y seguridad social).

Adif ha requerido y ha publicado en los anexos 11.A y 11.B del PCP, la información que legalmente exige el art.º 130 de la Ley 9/2017, de Contratos del sector Público.

- iii. En relación con el personal subrogable de las 2 UTEs (Anexos 11.A y B):

1. Dada la importancia de la información P, y en la medida en que se indica con claridad que *“esa información (...) es responsabilidad exclusiva del actual Adjudicatario”*, se requiere sea proporcionado un certificado emitido por parte del auditor de cuentas de dicha UTE (o de cualquier de los socios que integra la misma) validando tal información. De esta forma se mitiga el riesgo que supondría para el potencial adjudicatario el encontrarse una dimensión/coste de personal distinta a la contenida en dichos Anexos.

Adif ha requerido y ha publicado en los anexos 11.A y 11.B del PCP, la información que legalmente exige el art.º 130 de la Ley 9/2017, de Contratos del sector Público.

2. Se requiere sea facilitado el coste empresa total de dicho personal, incluyendo no solo el salario bruto (ya facilitado) sino igualmente otros costes tales como seguridad social, formación, pluses, horas extra, etc.

Solicitado a los explotadores actuales y estamos pendiente de su respuesta. En cuanto dispongamos de los datos se publicará Nota Informativa con ellos.

3. Se requiere sean facilitado un resumen con las habilitaciones/capacitaciones en vigor de dicho personal.

Solicitado a los explotadores actuales y estamos pendiente de su respuesta. En cuanto dispongamos de los datos se publicará Nota Informativa con ellos.

4. Se requiere se faciliten las condiciones especiales que, en su caso, pudieran tener los trabajadores listados en dichos anexos.

Se da respuesta en la pregunta iii 2.

- iv. ¿Pueden por favor confirmarnos que el eventual despido del personal no subrogable sería asumido por los actuales explotadores de dichos servicios (las 2 UTEs, respectivamente) y no por el nuevo adjudicatario del contrato?

Adif no es competente para decidir a quien corresponde asumir las indemnizaciones en caso de despido.

- n. En relación con el servicio de dispensación de combustible:
i. ¿Pueden indicarnos por favor el motivo de la demora en la prestación de tal servicio por parte del futuro adjudicatario (inicio contrato oct. 2024 vs inicio de este servicio en 1T-2027)?

Hay un contrato en vigor hasta esa fecha.

- ii. ¿Existe plantilla indicada en los Anexos 11A y/o 11.B del PCP?, ¿o bien plantilla no indicada en los mismos, que está actualmente prestando dicho servicio?

No.

En caso de que no exista una asignación específica, será necesario conocer el número de horas y por turnos de trabajo y día de la semana dedicada a dicha actividad para el periodo 2023 (año completo) y 2024 (última fecha disponible).

El horario de servicio se encuentra en el Anexo I del Catálogo de Servicios de suministro de combustible 2024, siendo el mismo horario de prestación que en el año 2023, que se puede encontrar en la siguiente página web: <https://www.adif.es/catalogodeserviciosdesuministro>.

- b) Terminal de Transporte de Mercancías de Abroñigal (TTMA):
a. Existen 4 plazas de estacionamiento para vehículos ligeros en el Espacio C reservadas para el Adjudicatario. ¿En qué condiciones quedan el resto de las plazas? Por otra parte, ¿es el Adjudicatario responsable del mantenimiento de ese espacio y custodia de los vehículos que en dicho espacio se estacionen?

El resto de las plazas de estacionamiento no son objeto de esta licitación.

El adjudicatario es responsable del mantenimiento y de la custodia de las 4 plazas de estacionamiento objeto de licitación.

- b. Se indica que la TTMA “no cuenta con servicio de vigilancia específico” ¿a qué se refiere el ADIF al indicar ello, esto es, existe un servicio de vigilancia y/o control de acceso a la instalación general del ADIF, pero no específico para la terminal? ¿Una vez que se produzca la adjudicación, desaparecerá este servicio – en su caso- y el adjudicatario deberá decidir cómo vigilar la terminal? Si existiese servicio prestado actualmente por una empresa, ¿el adjudicatario debe subrogarse igualmente en la plantilla de dicha subcontrata? En caso afirmativo se solicitan los datos asociados a este servicio, así como a otras contrataciones auxiliares que estuvieran en idéntica situación (limpieza, mantenimiento, etc.).

Adif no presta servicio de vigilancia a los espacios incluidos en el apartado 2.1 “FASE A” del PCP (Terminal de Carga Intermodal). Los espacios incluidos en el apartado 2.1 “FASE A” del PCP no

cuentan con servicio de vigilancia específico, por lo que ADIF declina cualquier responsabilidad por los daños, robos o hurtos que pudieran ocasionarse.

En el supuesto de que el adjudicatario considere necesaria su contratación para los espacios e instalaciones ligados a la Licitación, ésta correrá a su cuenta y cargo.

- c. ¿Quién es el titular de las autorizaciones aduaneras de la TTMA y cómo se están gestionando dichas operativas aduaneras en la actualidad, a los efectos de su eventual transición a un tercero adjudicatario del contrato?

En la actualidad ACT presta el servicio de gestión aduanera y ADT en nombre de la UTE TILO. EL Adjudicatario a su riesgo y ventura podrá optar a distintas alternativas a los efectos de su eventual transición.

- d. ¿Qué otras empresas/personas, más allá del adjudicatario del contrato y las subcontratas asociadas al mismo, trabajarán en el centro logístico de Abroñigal desde la fecha de firma del contrato hasta su efectivo traslado a la TCIOV?

No es objeto de esta licitación.

- e. ¿Qué tasas e impuestos (IBI, etc.) satisface directa o indirectamente el actual explotador de la TTMA? En caso de existir por favor cuantifiquen el importe anual de los mismos.

Impuestos 2023: 13.508,61 € correspondiente a tasa de basura.

- f. En relación con los servicios ligados a la logística de UTI:

- i. A los efectos de dimensionar adecuadamente los medios de manipulación y composición de los turnos de trabajo, así como para elaborar una adecuada gestión de tráfico en el Plan Comercial, sería necesario conocer:
1. El volumen UTI y TEU manipuladas en los ejercicios 2023 (completo) y 2024 (hasta la última fecha disponible) por tipología (contenedores 20/40/45 pies, iso-tanks, reefers, cajas móviles apilables/no apilables, etc), separando carga/descarga vs tránsito, así como UTI ferropuertuaria vs internacional.

DATOS DE UTI MANIPULADAS Y TRENES TRATADOS				
TERMINAL: ABROÑIGAL				

	Manipulación UTI		Trenes tratados	
	2022	2023	2022	2023
TOTAL, ANUAL	89972	86750	2962	2776

DATOS DE TRENES TRATADOS		
TERMINAL: VICÁLVARO		
	2022	2023
TOTAL, ANUAL	3146	3341

2. El volumen UTI y TEU del depósito de vacíos.

Esta información es de carácter privado y no se cuenta con la misma.

3. El volumen en UTI y TEU de las inspecciones de aduanas realizadas.

Esta información es de carácter privado y no se cuenta con la misma.

4. Para dichos mismos periodos, las estadísticas operativas individuales de las actuales RMG del ADIF, incluyendo el número de ciclos acumulados y máximos del fabricante, ciclos y horas de funcionamiento durante los periodos solicitados, así como sus paralizaciones (% indisponibilidad).

El actual explotador está en régimen de riesgo y ventura, no teniendo obligación de facilitar dichas estadísticas operativas.

5. Número de transacciones por puerta en los ejercicios 2023 (completo) y 2024 (hasta la última fecha disponible), así como tiempo medio de estancia del camión en terminal.

Es el Ofertante quien debe realizar las estimaciones pertinentes, en todo caso su Plan comercial debe estar en base a su experiencia, conocimiento y previsiones de las actividades a desarrollar.

6. Según se indica en la cláusula 19.c.v) del PCP podrá ser causa de resolución del contrato “no cumplir el compromiso de actividad recogida en su oferta económica”. ¿Pueden por favor confirmarnos si este cumplimiento no se circunscribe a alcanzar el volumen ofertado, sino al pago a ADIF de su contravalor económico (volumen ofertado x renta variable ofertada)?

Con independencia de la obligación del pago de renta derivado del compromiso de actividad conforme se establece en este PCP, este incumplimiento es una de las causas de resolución contempladas en el apartado 19 del PCP.

- ii. A los efectos de dimensionar adecuadamente la capacidad de almacenamiento sería necesario conocer el tiempo medio de estancia por tipología de carga (de acuerdo con el desglose anterior) y el global, así como la capacidad nominal diaria de la terminal (en TEU).

Es el Ofertante quien debe realizar las estimaciones pertinentes, en todo caso su Plan comercial debe estar en base a su experiencia, conocimiento y previsiones de las actividades a desarrollar.

- g. En relación con los servicios ligados a la logística de tren:

- i. A los efectos de determinar la renta ADIF por este concepto, toda vez que el mismo se calcula como % sobre los ingresos totales que genere esta actividad, necesitamos por favor el desglose de la facturación correspondiente al ejercicio 2023 (completo) y 2024 (hasta la última fecha disponible) por tipo de servicio (número de servicios y € facturación asociados) realizado por el actual titular de dicho servicio.

Idéntica respuesta a la definida en la pregunta f.i.1

- ii. A los efectos de determinar la oferta de horarios de estos servicios, se requiere conocer el número de personas y número de servicios realizados por turnos de trabajo y día de la semana correspondientes al ejercicio 2023 (completo) y 2024 (hasta la última fecha disponible) para los 3 centros (Santa Catalina/Abroñigal/Vicálvaro).

Es el Ofertante quien debe realizar las estimaciones pertinentes.

En lo que a número de personas se refiere, vinculadas a logística de Tren, son la relación de agentes de UTE SAV figuradas en Anexo 11 B del PCP. En relación a horarios de servicio, estos se encuentran publicados en su página WEB.

h. Respecto a los servicios de dispensación de combustible a vehículos ferroviarios:

- i. A los efectos de determinar la renta ADIF, necesitamos por favor conocer el volumen de combustible suministrado (m3) correspondiente al ejercicio 2023 (completo) y 2024 (hasta la última fecha disponible), así como el Precio ADIF DR €/m3 correspondiente al ejercicio 2023.**

Volumen gasóleo suministrado en 2023: 2.914.404 litros = 2.914,404 m3
Volumen gasóleo suministrado de enero/abril 2024: 991.202 litros = 991,202 m3

- ii. ¿Cómo determina ADIF en su Declaración Sobre la Red el precio del servicio de suministro de combustible (PDRCB), especialmente teniendo en cuenta que el futuro explotador no va a tener capacidad para fijar el mismo, pero sí la obligación de asumir a su riesgo y ventura los costes asociados al mismo (especialmente en materia de personal)?**

El precio del servicio de suministro de combustible (PDRCB) es público y esta recogido en la Declaración Sobre la Red.

c) Terminal de Carga Intermodal Oeste de Vicálvaro (TCIOV):

- a. ¿Dicha terminal debe contar con licencia de apertura-actividad? Adicionalmente, por favor indiquen qué impuestos y tasas (IBI, etc.) le serían de aplicación al adjudicatario.**

Tal como establece en el art.º 42.7 de la ley 38/2015 del Sector Ferroviario, Además, tal como se define en el PCP en su Capítulo III. Clausula 11 Licencias e Impuestos:

“Serán por cuenta del Adjudicatario la totalidad de los gastos de obtención de licencias e impuestos de carácter estatal, autonómico o local que se pudieran generar exclusivamente como consecuencia de la actividad a desarrollar por el Adjudicatario en las instalaciones cedidas o para la realización de las obras o inversiones autorizadas por ADIF.

En el caso de que estos tributos sean liquidados por ADIF, estos serán repercutidos en la cuantía que corresponda, corriendo por cuenta del Adjudicatario todos los gastos y tributos que puedan recaer sobre este contrato o sobre cualquiera de las operaciones físicas o jurídicas que de él se deriven.”

- b. ¿Qué implicaciones tiene para el Adjudicatario que las Zonas 2/3/4 no sean consideradas como instalaciones de servicio ferroviario?**

Siempre que no se presten servicios ferroviarios conexos, estas zonas no son susceptibles del cumplimiento del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

c. En relación a los servicios ligados a la logística de UTI:

- i. En relación a la determinación de las ventanas de tratamiento (VTR), dentro de la cual se incluye el periodo requerido para las operaciones de carga y descarga, sería necesaria disponer de las especificaciones técnicas de las 3 grúas pórtico A-RMG del ADIF, siendo especialmente relevante conocer su velocidad de traslación, elevación y productividad media por hora.**

Las características Técnicas de las grúas pórtico están incluidas en apartado 4 de Anexo 5B.

- ii. Relativo a la OT3.1.2 Plan de captación de tráficos nacionales e internacionales para la TCIOV, ¿pueden confirmarnos por favor si deben especificarse o no los tráficos ferroporuarios e internacionales procedentes de la TTMA?

Según se establece en PCP en la definición de los elementos a valorar en OT3.1.2 Plan de captación de tráficos nacionales e internacionales para la TCIOV:” Se valorará la propuesta de captación de nuevos tráficos...”

- d. Respecto a los 47.000 m2 de Zona 4 (opcional):
i. ¿Cómo se accede a la Zona 4 desde la Zona 1?

En el Proyecto de adecuación de la Zona 4 que presente el futuro Adjudicatario de dicha zona, deberá definir accesos de conexión de esta Zona 4 con los viales de la Zona 3, no está previsto conexión directa de la Zona 1 con la 4.

- ii. ¿Pueden confirmarnos por favor si dicha superficie estaría básicamente formada por playa de vías para carga/descarga?

Conforme a lo recogido en el apartado 2.2 “FASE B” del Capítulo I “Disposiciones Generales” del PCP, esta información dependerá de las necesidades que el futuro Adjudicatario de dicha zona recoja en su proyecto de actividad de transporte y/o logística en caso de solicitar esta zona. Es en este momento cuando ADIF actuará según lo indicado en este apartado.

- iii. Viendo que se exige una inversión mínima de 20 millones €, ¿pueden indicarnos por favor si dentro de dichas inversiones ADIF considera que el Adjudicatario debería desplegar nuevas grúas pórtico tipo RMG?

Conforme a lo recogido en el apartado 2.2 “FASE B” del Capítulo I “Disposiciones Generales” del PCP, esta información dependerá de las necesidades que el futuro Adjudicatario de dicha zona recoja en su proyecto de actividad de transporte y/o logística en caso de solicitar esta zona. Es en este momento cuando ADIF actuará según lo indicado en este apartado.

- iv. Dado que la eventual explotación futura de dicha superficie siempre va a quedar a la decisión de ADIF, ¿pueden por favor confirmarnos si el adjudicatario de la presente licitación dispone de derecho preferente o de tanteo frente a cualquier tercero interesado en explotar dicha superficie?

No. Se remite al apartado 2.2 “FASE B” del Capítulo I “Disposiciones Generales” del PCP.

- v. En caso de un eventual segundo explotador de dicha superficie:

1. ¿Pueden confirmarnos por favor si dicha Zona 4 dispondría a futuro de viales interiores y accesos necesarios para poder ser eventualmente explotada de forma independiente respecto a las superficies explotadas por el Adjudicatario de la presente licitación?

En el Proyecto de adecuación de Zona 4 que presente el Adjudicatario de dicha zona, deberá definir accesos de conexión de Zona 4 con los viales de Zona 3, que serán de uso compartido entre el explotador de la TCIOV y el de la TCIEV.

2. ¿Pueden confirmarnos por favor si los servicios ligados a la logística del tren y los servicios de dispensación de combustible a vehículos ferroviarios vinculados a esta explotación sería

prestados de forma exclusiva por el Adjudicatario de la presente licitación, no por dicho segundo explotador?

Correcto.

e. Respecto a los servicios de dispensación de combustible a vehículos ferroviarios:

- i. Se indica en el PCP que *“El explotador no generará a ADIF costes derivados del servicio de dispensación de gasoil a las locomotoras de maniobras asignadas a éste”*. ¿Significa ello que el Adjudicatario no podrá facturar dichos servicios a ADIF? En caso afirmativo, ¿qué previsión de número de servicios de maniobras en base anual serían realizados por ADIF en Vicalvaro a futuro?

Correcto. Actualmente se realizan 2-3 suministros a la semana. Pudiendo variar en un futuro, sin que esto pueda generar costes a ADIF derivados del servicio de dispensación de gasoil.

- ii. En el cronograma que se recoge en la página 17 del PCP se indica que el inicio de este servicio es el 1er trimestre 2026, cuando en la página 9 del PCP se indica que es el 1er trimestre 2027, ¿qué fecha es la correcta?

La fecha correcta es primer trimestre de 2027. Al objeto de corregir esta errata, será publicada una nota rectificativa.

- f. Se solicita a ADIF cuantificación de los gastos comunes de mantenimiento de la terminal, siendo ello de su responsabilidad de acuerdo con el PCP.

En estos momentos, al no existir explotación de la citada zona 4, no es posible cuantificar los importes requeridos. En caso de solicitar el Adjudicatario el arrendamiento de esta zona 4, será en ese momento cuando se identifiquen y cuantifiquen todos los conceptos a contemplar dentro de los gastos comunes de la citada zona. Además, tal como se indica en el apartado 2.2 del Capítulo 1 “Disposiciones Generales” del PCP para los gastos comunes de la zona 3:

“... Cuando, en su caso, existiera un segundo explotador en la Zona 4, la Zona 3 será de uso común y compartido para el explotador de la terminal TCIOV y el Adjudicatario de la Zona 4, el reparto de los gastos comunes (mantenimiento, suministros, etc.) indicados en el Anexo 5.B será distribuido en función de las superficies arrendadas salvo acuerdo entre partes.

...”

Por otro lado, en el citado Anexo 5.B, los gastos comunes de la zona 3 será de aplicación:

“... En el momento en que existan varios usuarios, el mantenimiento pasará a ser responsabilidad de ADIF, repercutiendo a los primeros el importe proporcional a las correspondientes superficies adjudicadas.

...”

g. A los efectos de calcular la Renta Variable vinculada a la logística de la UTI:

- i. El concepto *“manipulación de UTI”* ¿se considera solo la carga/descarga de UTI sobre y desde vagón, o también el transbordo de UTI?

El transbordo de UTI está incluido en la definición de sobre y desde vagón.

- ii. ¿Si se incluye el transbordo de UTI como parte de *“manipulación de UTI”*, cómo define ADIF la actividad de *“transbordo”* y que conceptos facturables contempla esta operativa?

Se responde en la pregunta anterior. Estas UTI son facturables.

- iii. Solicitamos por favor nos confirmen que en la Oferta Económica no debe considerarse el mecanismo de revisión de rentas previsto en el PCP a los efectos de incluir la renta variable correspondientes a los años 2 a 5 por parte del ofertante.

Las rentas variables, tal y como se establece en Capítulo I. Apartado 9.3.1.4.2 “A partir del segundo año, aquella que figure en su oferta para la manipulación de UTI en dicho periodo de la Fase B y que, en ningún caso, será inferior al precio mínimo de 6,92€/UTI.” Es decir, del segundo año al quinto, no será de aplicación lo establecido en el apartado 9.3.5 Revisión de Rentas.

Tal como se indica en el apartado 9.3.5 se informa que:

“... En el caso de la Renta Variable vinculada a la logística de la UTI, cada tres (3) años se aplicará un incremento del 3% sobre el importe por UTI del último año que aplique, este incremento se inicia a partir del sexto año de inicio de la Fase B...”

- iv. En el PCP se indica expresamente “A la hora de ofertar, los Licitadores deberán tener en cuenta que existe un compromiso mínimo anual de tratamiento para toda la vigencia del contrato igual a 85.000 UTI/año, debiendo superar o igualar cada año el compromiso ofertado el año anterior.” ¿Pueden por favor confirmarnos que dicho volumen mínimo no aplica a toda la vigencia del contrato, sino tan solo a partir del año 2 de la Fase B?

Correcto. A partir del año 2 de la Fase B.

En caso negativo, ¿cómo se determina el compromiso económico mínimo durante los 2 primeros años del contrato?

No aplica por la respuesta anterior.

- h. A los efectos de determinar la Renta Fija de la Zona 2 (RFAZ2), solicitamos por favor nos confirmen que en la Oferta Económica no debe considerarse el mecanismo de revisión de rentas previsto en el PCP.

Tal y como establece el PCP, en su Capítulo I, apartado 9.3.2 Renta Zona 2

La Renta Fija Anual Zona 2 (RFAZ2) que abonará obligatoriamente el Adjudicatario a ADIF por la disponibilidad de los espacios e instalaciones cedidos, será la ofertada por el Licitador, siendo la renta mínima a ofertar igual a: 127.680 €/año.

En el apartado 4.2.1 del Capítulo 2 “Licitación y Formalización del Contrato”, se indica que:

“La Renta Fija Anual Zona 2 en Fase B Denominamos RFA Z2 a la Renta Fija Anual ofertada por la Zona 2 para el primer año de explotación una vez iniciada la Fase B. El Licitador describirá en su oferta la RFA Z2, que deberá ser igual o superior a la Renta Fija Anual indicada en el punto 9.2.1.2. Renta Zona 2 del Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES.

....”

Este importe tendrá una revisión conforme se establece en el apartado 9.3.5. Revisión de Rentas (del mismo capítulo).

- i. Respecto a la ampliación de la vigencia del contrato si se opta por la Zona 4, ¿cómo se limita dicha ampliación a un máximo de 10 años (a razón de 1 año por cada millón de € de inversión) si la inversión mínima en dicha Zona 4 es de 20 millones de €. Entendemos que debe existir un error, bien en el periodo máximo de ampliación bajo este supuesto, bien en la inversión mínima en dicha Zona 4, de forma que ambas magnitudes cuadren.

Ver Nota Informativa I. Fe de Erratas publicada en esta licitación.

- j. En relación con el autoconsumo de fuentes renovables de al menos un 10% de energía eléctrica anual consumida en Zonas 1 y 2, y a fin de poder ofertar un mayor porcentaje de autoconsumo ¿qué especificación técnica indica el fabricante de las 3 A-RMG?

Los valores de consumo máximo facilitados por RIKON para cada una de las grúas son los siguientes:

- Funcionamiento simultaneo de mecanismos: 1.109,21 Kw.
- Mecanismos individuales:
 - Mecanismo de desplazamiento de la grúa 581,97 kW.
 - Mecanismo de desplazamiento del carro de carga 147,83 kw.
 - Mecanismo de giro del carro de carga 10,53 kw.
 - Mecanismo de elevación 368,88 kw.
 - Circuitos de control, iluminación y aire acondicionado ~17kw.

- k. En relación contratación de energía eléctrica procedente al 100% de fuentes renovables, ¿puede confirmar ADIF que el Adjudicatario deberá contratar directamente con la empresa distribuidora este suministro, no siendo por ADIF el suministrador de este?

El adjudicatario debe contratar directamente el suministro.

- l. En relación con dichas superficies:

- i. ¿En la zona 1, qué vías estarían estuchadas y cuáles no lo estarían? Esto es importante para saber si en esa zona de carga/descarga de trenes se puede acceder con RS.

Se define en Anejo 5 B: Apartado Diseño General de la Terminal de Carga Intermodal Oeste.

- ii. ¿Hay algún límite a la hora de proponer el desarrollo de determinadas actividades en las zonas objeto del contrato? Por ejemplo, si en la Zona 2 se puede hacer un depot de vacíos y una o dos naves de grupaje para actividades aduaneras y para aduaneras.

Se remite al apartado 3 del Capítulo 1 "Disposiciones Generales".

- iii. Respecto a las entradas a la terminal/zona sujeta el contrato, ¿quién regula o controla los accesos a la misma? ¿Habría que poner un control de acceso general a la terminal (Zona 3) y más adelante, disponer de personal para el control de entradas/salidas (alimentación de la TOS que se vaya a utilizar)? ¿Es ese control de acceso previo a la terminal responsabilidad de ADIF o del Adjudicatario?

El control de acceso a la TCIOV será a cargo del adjudicatario (instalación, gestión y mantenimiento).

- m. En relación con las inversiones:

- i. Por favor confirmen que, si el Adjudicatario recibiese subvenciones de capital asociadas a sus inversiones obligatorias y/o adicionales, el importe de tales ayudas no se detraería del importe de las inversiones justificadas frente a ADIF.

Se confirma que no se detraería del importe de las inversiones justificadas frente a ADIF.

- ii. Por favor confirmen que aquellas inversiones (obligatorias y/o adicionales) que fueran financiadas por el adjudicatario a través de contratos de arrendamiento financiero (leasing) a largo plazo computarían por su totalidad a los efectos del cumplimiento de plazos para ejecutar las inversiones de acuerdo con el PCP dentro del año en el que dicho(s) contrato(s) fuese(n) suscrito(s).

A efectos de esta PCP, y siempre dentro de los plazos de vigencia del contrato, se computan las Inversiones Ejecutadas y certificadas. En caso de contratos de arrendamiento financiero que, o bien se haya iniciado previo a la vigencia del contrato suscrito con ADIF o bien se suscriba durante la ejecución de este con vigencia superiores a las del contrato suscrito con ADIF, solo se computarán como inversión aquellos años que sean de aplicación dentro de la vigencia de contrato.

iii. Obligatorias:

1. De forma general, se indica en el PCP que deberán ejecutarse antes de la fecha de inicio de explotación de la Fase B (estimada el 28/10/2025). Concretamente, respecto a la Actuación 1 se indica en el PCP que ADIF dispone de un plazo máximo de 3 meses desde la firma del contrato para aprobar el cronograma de actuaciones presentado por el Adjudicatario, dejando un periodo máximo de ejecución de dicha Actuación 1 de 9 meses (12 meses – 3 meses), siendo dicho plazo claramente insuficiente para poder ejecutar dicha Actuación, especialmente considerando que el Adjudicatario debe obtener también previamente las necesarias licencias y autorizaciones requeridas por los organismos competentes. Además, dicho plazo de 3 meses no cuadra con lo previsto en la cláusula 9.1.1. donde se indica que para las zonas de no afección ferroviaria el plazo máximo para que ADIF apruebe el proyecto constructivo es de 2 meses para proyectos de >500.000€.

Los plazos son los definidos en este PCP. El plazo de 3 meses corresponde a la aprobación del cronograma, mientras la cláusula 9.1.1. establece los plazos para la aprobación del proyecto por parte de ADIF. Dichos plazos no son acumulativos.

2. Obra civil:

- a. ¿Pueden confirmarnos por favor si las superficies objeto de la presente licitación dispondrán en el momento de su entrega al adjudicatario de todas las acometidas/canalizaciones de suministros (agua, luz, gas, etc.)?

En Anexo 5.B se indican las instalaciones auxiliares (página 27) que ejecuta Adif en su Proyecto, y a su finalización serán entregadas mediante acta al adjudicatario.

3. Sistema Operativo de la Terminal (SOT):

- a. Más allá de lo indicado en el PCP respecto a la necesidad de que este SOT esté operativo al inicio de la Fase B, solicitamos por favor su confirmación sobre la necesidad de realizar dicha inversión solo respecto a la TCIOV, por tanto, no siendo necesaria su implementación en la TTMA.

Confirmado, es obligado en TCIOV, en el caso de TTMA es a voluntad del adjudicatario.

- b. De igual forma, solicitamos su confirmación respecto a que el plazo máximo de 6 meses para que este SOT sea interoperable con SIMPLE y los sistemas de gestión de ADIF empieza a contar desde el inicio de la Fase B, no desde la fecha de firma del contrato.

Confirmado

iv. Adicionales:

1. Toda vez que el PCP establece con claridad que dichas inversiones deben ser ejecutadas antes de la finalización del primer año de la Fase B, y en la medida en que tales inversiones requieren de autorización previa por parte de ADIF, el PCP no recoge un plazo máximo de aprobación de tales inversiones por parte del ADIF a contar desde la solicitud por parte del Adjudicatario, por lo que se solicita aclaración y, en su caso, incorporación del mismo al PCP.

Los plazos para la aprobación de proyectos de inversión se encuentran contemplados en las cláusulas 9.1.1 “Actuación en Zona de no afección Ferroviaria” y 9.1.2 “Actuación en Zona de afección ferroviaria” del Capítulo III.

2. En relación con el Anexo 1 del concurso:

Pág. 9. Cláusula 10. Confirmación de que la póliza de seguros a la que se refiere dicha cláusula (150K€) no tiene efectos a la vista de lo establecido en pág. 53 de PCP.

A efectos de seguros se ha de ceñir a lo que determina el pliego en el Apartado 2 Capítulo III “Ejecución del contrato”.

3. En relación con el Anexo 4. Adel concurso:

a) Relativo a la OT3.3.1 “Propuesta Desarrollo de otros servicios”:

- a. Respecto al último ítem “Reconocimiento visual de trenes” se incluyen dos puntos para a continuación señalar “La comprobación de elementos de transporte y documentación relativa a mercancías peligrosas”. ¿Pueden por favor confirmarnos entonces si se valoran los 2 elementos previstos el PCP dentro del apartado “¿Conjunto de acciones o comprobaciones de acuerdo con el sistema de gestión de la empresa ferroviaria”, o solo el primero de ellos? Entendemos que son los 2 conceptos de acuerdo con el PCP, pero en este Anexo no queda claro.

Son las dos.

4. En relación al Anexo 5 Adel concurso:

- a) Se solicita a ADIF cuantificación de los gastos y consumos a repercutir por ADIF al adjudicatario de la TTMA, siendo ello de su responsabilidad de acuerdo con el PCP, y toda vez que este anexo tan solo se incluye una descripción cualitativa de los mismos.

Durante el año 2023, ADIF ha repercutido los siguientes gastos al actual Adjudicatario de la TTMA:

- Suministros: 97.330,87€
- Mantenimiento y Limpieza: 21.995,41€

- b) Se solicitan los libros de mantenimiento de todos los equipos de trabajo que están especificados en este Anexo 5.A? Igualmente se solicitan las auditorías externas (a parte de los propios partes y certificados) que corroboren dichos mantenimientos y que se ajustan a la normativa vigente.

Esta documentación se entregará al Adjudicatario.

5. En relación con el Anexo 5.B del concurso:

- a) Se solicita a ADIF estimación de cuantificación de los gastos y consumos a repercutir por ADIF al adjudicatario en los espacios e instalaciones objeto de licitación en Fase B, siendo ello de su responsabilidad de acuerdo con el PCP, y toda vez que en este anexo tan solo se incluye una descripción cualitativa de los mismos.

Pregunta respondida previamente.

6. En relación con el Anexo 6 del concurso:

- a) Respecto a la adecuación de la Zona 2, se indica que dicha superficie debe ser destinada a *“actividades vinculadas con la logística (...) para albergar las actividades definidas por el explotador”*. ¿Sería posible destinar dicha Zona 2 a actividades no previstas en la OT3?3.1 *“Propuesta Desarrollo de otros servicios”* del licitador, por ejemplo, almacenes de consolidación/desconsolidación de mercancías?

Sí, siempre que sean actividades vinculadas a la Logística y con autorización de ADIF.

- b) Respecto a la Zona 3 (común), la misma *“corta”* el tránsito entre Zona 1 y Zona 2, haciendo las operativas ineficientes y elevando la complejidad en materia de seguridad y salud. ¿Sería posible modificar el diseño de dicha Zona 3, generando de esta forma un patio único para la Zona 1 y Zona 2?

No se puede modificar el diseño de zona 3, se puede incluir proyecto de zona 2 una solución al asunto planteado.

- c) Respecto a los cerramientos (inversión obligatoria) solo se prevé en este anexo que se ejecute sobre el perímetro de la TCIOV (Zona 1):

- a. ¿Significa ello que el cerramiento del resto de superficies objeto de licitación (Zona 2, Zona 3 y Viales Acceso) correrá a cargo de ADIF?

No, el cerramiento de la zona 1 es obligatorio, el resto de los cerramientos puede formar parte de la inversión adicional planteada por el adjudicatario.

- b. En caso de un posible rediseño de superficies a fin de trasladar la Zona 3, de forma que puedan unificarse las Zonas 1 y 2, ¿cómo impacta ello en el alcance de la inversión obligatoria por parte del adjudicatario?

No forma parte de las inversiones obligatorias, podría incluirse en inversiones adicionales.

- d) ¿A qué obedece la superficie de 14.000 m² correspondiente a *“viales de acceso”*?

Es una superficie reservada para el desarrollo de un futuro segundo acceso.

Madrid, a 6 de junio de 2024



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