

INFORME DEL EXAMEN DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA PARA JUSTIFICAR LA OFERTA ECONÓMICA CONTENIDA EN EL SOBRE C, “PROPUESTA CRITERIOS CUANTIFICABLES MEDIANTE FÓRMULAS”, EN LAS OFERTAS PRESENTADAS A LA LICITACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL “SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA ENTRE PAMPLONA/IRUÑA-IRUN. ZONA BAZTAN-BIDASOA (NAV-005)”

Según se recoge en el ACTA DE APERTURA DEL SOBRE C “PROPUESTA CRITERIOS CUANTIFICABLES MEDIANTE FÓRMULAS” de fecha 4 de septiembre de 2025, en relación con el criterio X6 “Oferta económica”, las empresas licitadoras han realizado las siguientes ofertas:

X6 Oferta Económica	AUTOBUSES CUADRA	CONDA	EDSA- FONSECA	BURUNDESA- PAMPLONESA
X6.1 Compensación a cargo de la Administración por Obligaciones de Servicio Público del transporte regular (COSP)	982.743,13	1.052.234,21	998.473,94	887.930,31
X6.2 Precio por kilómetro de servicio de transporte a la demanda (PKSd)	2,190	2,089	2,203	2,051

De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 11.2. de las Condiciones Particulares ninguna de las licitadoras se encuentra incurso en el supuesto de oferta anormalmente baja, ya que:

- En relación con X6.1 Compensación a cargo de la Administración por obligaciones de servicio público del transporte regular (COSP):

Dado que la media aritmética de las ofertas presentadas asciende a 980.345,40 euros, la compensación inferior en 8 unidades porcentuales a dicha media y, por debajo del cual se considera oferta anormalmente baja, asciende a 901.917,77 euros. Como entre las ofertas presentadas existe 1 oferta superior a dicha media en más de 5 unidades porcentuales, es decir, superior a 1.029.362,67 euros, es necesario calcular una nueva media eliminando a dicha oferta, obteniendo un valor de la nueva media de 956.382,46 euros. Como ninguna oferta tiene una compensación anual por la prestación del servicio

regular inferior en 8 unidades porcentuales a dicha media (879.871,86), ninguna se encuentra incursa en el supuesto de oferta anormalmente baja.

- En relación con X6.2 Precio por kilómetro de servicio de transporte a la demanda (PKSd):

Dado que la media aritmética de las ofertas presentadas asciende a 2,133 euros por kilómetro, el precio por kilómetro límite inferior en 8 unidades porcentuales a dicha media y, por debajo del cual se considera oferta anormalmente baja, asciende a 1,963 euros. Como ninguna oferta es superior en 5 unidades porcentuales a dicha media (1,963), no es necesario proceder al cálculo de una nueva media. Ninguna oferta es inferior en 8 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas (2,133), por lo que no se encuentran incursas en el supuesto de oferta anormalmente baja.

De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 10.3 de las Condiciones Particulares:

*“Para la justificación de la oferta económica presentada las licitadoras deberán adjuntar un estudio económico-financiero que, con la estructura y el contenido mínimo que se indican en el **Anexo VI de estas Condiciones Particulares**, recogerá expresamente, abarcando el plazo de duración del contrato, la previsión de los ingresos y costes asociados a la explotación del Servicio definido en este Pliego regulador, incluyendo todos los que se deriven del contenido íntegro de la oferta presentada. Deberán aparecer desglosadas las previsiones del servicio de transporte regular y del servicio de transporte a la demanda, incluyendo la estructura de costes del PKS y PKSd.*

El estudio económico contendrá las explicaciones y comentarios precisos para la total comprensión de las cifras presentadas.

El estudio económico-financiero deberá ir acompañado de la siguiente documentación justificativa de los cálculos realizados para la obtención de los valores consignados en el mismo:

a) Para justificar la demanda estimada para los ingresos, la licitadora deberá adjuntar un estudio de demanda del servicio regular que detalle la obtención de la previsión de viajeros y viajeros-km para el primer año y la previsión de la variación anual (%) de estas variables para los años siguientes del contrato, presentando la serie de viajeros-kilómetro comprometidos para cada año del contrato.

Dicho estudio indicará claramente las hipótesis de evolución de la demanda planteadas y justificará los parámetros considerados, señalando las fuentes tomadas

como referencia en la elaboración del estudio (indicadores económicos, publicaciones...).

b) El análisis de la rentabilidad de la oferta presentada: la estimación del valor actual neto (VAN), de la tasa interna de rentabilidad (TIR) y la explicación de su obtención.

Tanto el estudio económico-financiero como la documentación justificativa enumerada en los apartados a) y b), son documentos esenciales de la oferta. La falta de presentación de dicha documentación o la presentación de documentación que la Mesa de Contratación considere no válida determinará la exclusión de la licitación.

A estos efectos, **la Mesa de Contratación no considerará válida dicha documentación cuando:**

- Los ingresos de explotación indicados en el estudio económico-financiero no reflejen las previsiones del estudio de demanda, la compensación económica de la Administración ofertada o las tarifas aplicables.

- La previsión de la demanda del estudio de demanda y de los ingresos contenidos en el mismo no estén debidamente justificados.

- La previsión de los costes indicados en el estudio económico-financiero no contenga todos los costes que se deriven del contenido íntegro de la oferta presentada.

- Los gastos de explotación indicados en el estudio económico-financiero no reflejen la previsión de personal de conducción necesario o no reflejen las condiciones salariales del personal derivadas de los Convenios Colectivos de aplicación en el momento de presentación de la oferta o las derivadas de la subrogación del personal.”

Realizada la revisión y análisis de la documentación presentada se considera que para poder determinar la validez o no de las ofertas, es necesario solicitar aclaración sobre los siguientes aspectos:

1. Autobuses Cuadra, S.A.U.

A. Amortizaciones de material móvil y del sistema tecnológico.

Según se detalla en la página 8 del documento de la oferta “X6.1. Compensación económica anual de la Administración para el primer año de contrato para los servicios

de transporte regular”, la amortización anual del material móvil ascendería a 177.140,00 euros y la amortización de los Sistemas S.A.E. y S.I.U a 7.125,00 euros:

Página 8

1.2 AMORTIZACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL			
1,00	AMORTIZACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL.	177.140,00 €	177.140,00 €
TOTAL 1.2 AMORTIZACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL.			177.140,00 €

1.4 MODERNIZACION			
1,00	Mantenimiento anual Sistemas S.A.E y S.I.U	4.000,00 €	4.000,00 €
1,00	Amortización Sistemas S.A.E y S.I.U	7.125,00 €	7.125,00 €
1,00	Innovación tecnológica	6.000,00 €	6.000,00 €
TOTAL 1.4 MODERNIZACION			17.125,00 €

Estos mismos valores se mantienen en la página 15 del mismo documento:

2.2.1. CUADRO RESUMEN 1.

Estudio Económico: RESUMEN DE LA OFERTA.		
1. COSTES DIRECTOS DEL SERVICIO		
1.1 PERSONAL DE CONDUCCIÓN.		667.794,07 €
1.1.1 Sueldos y Salarios (Conductores).	499.386,33 €	
1.1.2 Seguridad Social a cargo de la empresa.	168.427,75 €	
1.2 AMORTIZACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL.		177.140,00 €
1.3 COSTES FINANCIEROS MATERIAL MÓVIL.		17.493,17 €
1.4 MODERNIZACION		17.125,00 €

Mientras que el apartado 2.4. Proyección de la cuenta de pérdidas y ganancias y estado del flujo de caja, el cuadro de la página 20 recoge únicamente una amortización de 163.633,68 euros para el primer año del contrato sin indicar si corresponde al material móvil o los sistemas tecnológicos:

ESTUDIO ECONOMICO		AÑO 1 2026
	Viajeros-km Descuentos	5.457,044
	Tarifa media	0,082724
	Descuentos	
	Fidelización	
Ingresos por venta de billetes (1)		451.428,51
	Tarifa Real	0,082724
Otros ingresos relacionados con la explotación del servicio (2)		0
Compensación percibir por la Administración (3)		999.661
INGRESOS TOTALES (A)=(1)+(2)+(3)		1.451.089,51
Personal (4)		740.803,05
• Conducción (4.1)		667.794,07
• Taller y Limpieza (4.2)		46.935,76
• Estructura (4.3)		26.073,22
Seguros (5)		18.550,00
Coste fiscal (6)		6.545,00
Combustible (7)		173.737,76
Neumáticos (8)		14.052,85
Reparaciones y Conservación (9)		18.447,90
Peajes y Tasas de estación (10)		32.150,00
Canon Concesional (11)		0,00
Otros costes (12)		129.566,62
• Formación (12.1)		2.000,00
• Auditorías (12.2)		8.750,00
• Limpieza (12.3)		4.399,93
• Comercialización (12.4)		27.000,00
• Administración y Gerencia (12.5)		25.550,69
• Otros (12.6)		61.866,00
• Intensificaciones de servicio (12.7)		0,00
COSTES OPERATIVOS (B)= (4)+(5)+(6)+(7)+(8)+(9)+(10)+(11)+(12)		1.133.853,18
EBITDA C=(A)-(B)		317.236,33
Amortizaciones (13)		163.633,68

Si tal como se ha indicado en las páginas 8 y 15, la amortización del material móvil asciende a 177.140 euros anuales, la amortización a repercutir por los vehículos durante los 10 años de contrato, debería ascender como mínimo a 1.771.400 euros (177.140 €/año * 10 años).

Asimismo, si la amortización correspondiente a los sistemas tecnológicos asciende a 7.125 euros anuales, durante los 10 años del contrato, debería ascender como mínimo a 71.250 €.

Se ha procedido a sumar de la amortización de los 10 años del cuadro de la página 20 y se ha obtenido un total 1.766.843,08 euros:

Año del contrato	Amortización cuadro página 20
Año 1	163.633,68
Año 2	166.497,27
Año 3	169.410,97
Año 4	172.375,66
Año 5	175.392,24
Año 6	178.461,60
Año 7	181.584,68
Año 8	183.269,73
Año 9	186.476,95
Año 10	189.740,30
	1.766.843,08

Por ello, se solicita que aclare cómo está considerada la amortización del material móvil y de los sistemas tecnológicos en la Proyección de la cuenta de pérdidas y ganancias y estado del flujo de caja, y su repercusión en el estudio económico financiero presentado en su oferta.

- B. Obtención de la compensación oferta y precio por kilómetro ofertado para el servicio a la demanda (PKSd).

Según se detalla en el **Anexo VI. Modelo de estudio económico-financiero de las Prescripciones Técnicas** la licitadora deberá explicar con detalle la obtención de la compensación ofertada del precio por kilómetro ofertado para el servicio a la demanda (PKSd).

El estudio económico presentado contendrá las explicaciones y comentarios precisos para la total comprensión de las cifras presentadas, y deberá explicarse del servicio a la demanda los siguientes aspectos:

1. En relación a los ingresos:

- *Se deberá realizar una explicación detallada de la obtención de los valores anuales del primer año, así como su evolución estimada para los años siguientes del contrato.*
- *Se deberá detallar la repercusión de los descuentos recogidos en el apartado 2.5.3. del Anexo 1 Proyecto de explotación de las Prescripciones Técnicas.*

2. En relación a los costes:

- *Deberán recoger los siguientes parámetros de producción.*

- *Número de vehículos por tamaño.*
- *Kilómetros: de servicio (útiles) y otros (vacío, posicionamiento...).*
- *Personal de conducción (horas): conducción y otros (vacío, posicionamientos, cocheras, esperas, formación, toma y deje absentismo...).*
- *En el apartado de costes se detallarán todos los costes. Se deberán indicar claramente los valores anuales utilizados para el cálculo de dichos conceptos durante el primer año siendo necesaria una explicación detallada de su obtención, así como de la fuente utilizada para su cálculo.*
- *Deberá detallar la variación anual (%) estimada para los años siguientes.*
- *Se deberá detallar el coste del personal de conducción considerado necesario para la prestación del Servicio ofertado por la contratista. Deberá ser coherente con la oferta presentada y con el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Pliego.*
- *En cuanto al coste a repercutir por los vehículos, se indicará la opción considerada por la licitadora para adquirir los vehículos: inmovilizado propio, arrendamiento operativo, financiero, etc., debiendo en cada caso completar el modelo según la opción considerada. En el detalle de la explicación de su obtención, deberán detallarse los principales conceptos vinculados al coste repercutido: valor residual considerado, sistema de amortización y/o tipo de interés, etc.*
- *Si algún epígrafe del estudio económico carece de importe económico se explicará su motivo.*

Asimismo, en dicho **Anexo VI Modelo de estudio económico-financiero de las Prescripciones Técnicas** se indica que para la justificación de la oferta presentada para el servicio de transporte a la demanda se seguirá una estructura concreta con el siguiente contenido mínimo:

ESTRUCTURA PARA JUSTIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE A LA DEMANDA

Para la justificación de la oferta presentada para el servicio de transporte a la demanda (PKSd) se seguirá esta estructura y contenido mínimo:

SERVICIO DE TRANSPORTE A LA DEMANDA	DATOS PROYECTO	OFERTA LICITADOR 1º AÑO
INGRESOS		
COSTES ANUALES		
VEHÍCULO		
Amortización		
Financiación		
Seguros		
Fiscalidad		
Sistema tecnológico/Gestión/Programa control rutas		
RODADURA		
Combustible		
Neumáticos		
Mantenimiento		
Urea		
PERSONAL		
Salario base (anual)		
Plus festivo		
Seguridad social		
OTROS COSTES		
Gastos generales		
COSTE TOTAL		
BENEFICIO (6% DE TODOS LOS ANTERIORES)		
TOTAL		
PKSd 1º AÑO		

En la documentación presentada por la licitadora, únicamente se ha incluido la “ESTRUCTURA PARA JUSTIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE A LA DEMANDA”, sin detallar la obtención de las cifras de ingresos ni costes, tal como se solicita en el Anexo VI.

Por ello, se solicita que la licitadora aclare, tomando como base el **Anexo VI. Modelo de estudio económico-financiero**, la obtención de la compensación ofertada del precio por kilómetro ofertado para el servicio a la demanda (PKSd), incluyendo las explicaciones y comentarios precisos para la total comprensión de las cifras presentadas, tanto en relación a los ingresos como a los costes.

2. Autocares Edsa –Fonseca Bus S.L.

Según se detalla en el **apartado 3.2.1. Servicios de transporte regular, del punto 3. Medios Necesarios para el servicio del Anexo 1. Proyecto de Explotación de las Prescripciones Técnicas**, deberán adscribirse al contrato como mínimo siete (7) vehículos:

3.2. VEHÍCULOS

3.2.1. SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR

Para la prestación de los servicios de transporte regular deberán adscribirse, incluyendo vehículos de reserva, como mínimo, siete (7) vehículos:

LÍNEA	TIPO	CLASE	PLAZAS* (mínimo)	PMRSR** (mínimo)	Nº VEHÍCULOS (mínimo)
400	Autobús	II o III	49	1	5
402	Autobús	II o III	33	1	1
Reserva	Autobús	II o III	33	1	1

*Excluido personal de conducción y PMRSR.

**PMRSR: espacio habilitado de forma permanente para el transporte de una persona con movilidad reducida en silla de ruedas.

Asimismo, según el **apartado 2.6.1.5. Exclusividad de los vehículos adscritos, de las Prescripciones Técnicas**:

2.6.1.5 Exclusividad de los vehículos adscritos

Como norma general, los vehículos estarán adscritos con carácter de exclusividad al Servicio.

La Administración podrá autorizar, previa solicitud justificada de la contratista, el uso de los vehículos adscritos en otros servicios, siempre que ello no implique merma en la calidad de prestación de los servicios objeto de este contrato, potenciales problemas de disponibilidad de los vehículos, etc. En tanto dicha autorización no se produzca, los vehículos adscritos no podrán ser utilizados para otros fines distintos al presente contrato.

Según se indica en la página 43 del documento del sobre C “Propuesta criterios cuantificables mediante fórmulas Anexo VI” presentado por la licitadora:

La dedicación de la flota se ha considerado el 100% para los 6 vehículos y una menor dedicación para el resto de los vehículos, por lo que los costes asociados a los vehículos se han imputado proporcionalmente en función de su dedicación al servicio.

Según se desprende de los cuadros de la página 44 y 48 del citado documento, la imputación de vehículos al contrato no alcanza los siete (7) vehículos que deben adscribirse al contrato con carácter de exclusividad, ya que se imputan 8 vehículos de 39-55 plazas al 68%, lo que supone 5,45 vehículos y 2 vehículos de 26-38 plazas, lo que supone 1,10 vehículos, haciendo un total de 6,55 vehículos:

TIPO	Nº VEH	DEDICACIÓN	LINEA	PRECIO VEH	TOTAL
39-55 Plazas	8	68%	400	257.481,00	1.403.271,45
26-38 Plazas	2	55%	402	297.250,00	326.975,00
TOTAL		11,23			1.730.246,45

Tabla 16: Flota vehículos.

Coste de los Seguros

Los seguros cubrirán todos los aspectos recogidos en los pliegos para la flota de vehículos, siendo el coste total anual de seguros para la flota de vehículos los siguiente:

Modelo	Unidades	Precio Unitario (sin IVA)	Total
39-55 Plazas diésel	5,45	1.885,00 €	10.273,25 €
26-38 Plazas diésel	1,10	1.340,00 €	1.474,00 €
Total	6,55		11.747,25 €

Tabla 23: Coste de los Seguros.

Por ello, se solicita que la licitadora aclare si existe en su estudio económico-financiero margen suficiente para asumir los costes de la adscripción de siete (7) vehículos con carácter de exclusividad al contrato y su repercusión en el estudio económico financiero presentado en su oferta.

3. La Burundesa, S.A.U. - Autobuses La Pamplonesa, S.A.

En la página 24 de su Estudio de demanda, apartado 3.3. Cálculo del año base, la licitadora indica las variables que han tenido en cuenta para dicho cálculo, debidamente justificadas.

Sin embargo, no se refleja qué año consideran como año base, no indican el número de viajeros, ni el número de viajeros-km, ni los ingresos previstos en dicho año base. La única referencia es la última frase, “El impacto de las medidas tomadas por la administración con respecto a la nueva concesión sumado a la oferta de la Licitadora da como resultado que el contrato tiene un potencial de captación de 149.937 pasajeros”, en la que tampoco queda claro si ese potencial de captación es para el año base, para el primer año del nuevo servicio, o para el total del contrato.

En el apartado 3.4. Resultados de la proyección del mencionado estudio de demanda, la licitadora realiza una proyección del número de viajeros para los años 2026 a 2035, indicando que *“El contrato en su conjunto presenta una demanda potencial de **170.510 viajeros** en el año 1 alcanzando los **177.223 viajeros** el año 10 de contrato. En este contexto, la demanda experimenta un crecimiento en el primer año con respecto al año base provocado por el **impacto** que tendrán las mejoras en la calidad de los servicios ofertados tal y como se pudo extraer del trabajo de campo.”*

De la misma forma, en el citado apartado 3.4. Resultados de la proyección del estudio de demanda, en lo relativo a la proyección realizada para los viajeros-km para los años 2026 a 2035, la licitadora indica que *“En cuanto a los viajeros-km estos siguen la misma tendencia que los viajeros. Para el cálculo de los km-trayecto que realiza cada viajero, se ha supuesto que los km que realiza de media cada viajero son la media del histórico (2014-2024) manteniéndose constante a lo largo de la duración del contrato dando como resultado un total de **6.511.120,00 viajeros** el primer año de contrato y alcanzando los **6.511.120,00 viajeros** en el año 10.”*, (nótese que esta última cifra es una errata, dado que en la proyección y en la estructura de costes presentada se alcanzan los 6.767.463,60 viajeros-km en el año 10).

El Estudio de demanda no detalla que hipótesis de incremento de demanda se han considerado para alcanzar los datos de viajeros y viajeros-km durante 2026 indicados en la página 25.

En concreto para los viajeros, considerando los datos de viajeros de 2024 indicados en la página 23 del Estudio de demanda, debería detallarse la obtención de los datos de viajeros indicados en la página 25 del Estudio de demanda para 2026 de cada una de las concesiones y del total:

Viajeros	2024	?	2026
VNA-027	73.711		85.690
VNA-028	55.993		65.092
VNA-55 y VNA-056	16.343		19.883
TOTAL	146.047		170.510

La misma explicación debería realizarse para la obtención de los viajeros-km del año 2026, de cada una de las concesiones y del total:

Viajeros-Km	2024	?	2026
VNA-027	3.341.331		4.087.374,73
VNA-028	1.517.470		1.964.803,45
VNA-55 y VNA-056	286.105		409.107,39
TOTAL	5.144.906		6.511.120,00

Se ha detectado, tanto en la tabla de viajeros como en la de viajeros-km, que las cifras totales son erróneas, ya que no corresponden a la suma de las 3 concesiones.

Por ello, se solicita que la licitadora aclare los cálculos realizados para llegar de las cifras de 2024 a las cifras del año base, y de éste a 2026, señalando el número de viajeros y el número de viajeros-km, para cada uno de los tres años.

Lo que se pone en conocimiento de la Mesa de Contratación, para su conocimiento y efectos oportunos.

En Pamplona, a 24 de septiembre de 2025.

Firmas

MIEMBRO TÉCNICO DE LA MESA

MIEMBRO TÉCNICO DE LA MESA

Rosa María Romero Velaz

Raquel Bujanda Perales