

***Aclaraciones a las Dudas planteadas al
Expediente DEA-544 /2019:***

***“SERVICIO DE GESTIÓN Y MANTENIMIENTO
DE CARROS PORTAEQUIPAJES”***

1. **En el Anexo 3 del PCP se indica lo siguiente: “La oferta técnica deberá tener un máximo de 400 páginas” Estas 400 páginas ¿son a doble cara, es decir, 800 páginas en total, o 200 páginas a doble cara en total 400 páginas?**

Se considera página cada una de las dos caras o planas de la documentación a presentar.

2. **En el listado de subrogación de Alicante hay dos trabajadores con contrato “300 fijo discontinuo”, ¿cuántos meses trabajan?, Del listado adjunto, ¿existe algún trabajador de baja?, % de absentismo de la plantilla?**

Se remite al Anexo K del PCP.

3. **Dada la previsible subida de SMI a 16.800 € en 4 años y su posible afectación al servicio del presente expediente, ¿considera AENA revisar los precios para reequilibrar la situación si esta previsión fuese efectiva?**

Se remite a la Cláusula 11 del PCP.

4. **En el Punto 7 del PPT "Geolocalización de carros", se indica que AENA está desarrollando un sistema que permitirá la geolocalización de carros, y qué en caso de estar operativo, se pondrá a disposición de los adjudicatarios. La duda surge, cuando indican: “El adjudicatario del servicio tendrá la obligación de poner todos los medios a su disposición para poder ser usuario del sistema de geolocalización de carros, y tendrá que mantener los posibles dispositivos instalados en los carros portaequipajes como si fuese cualquier otro componente del carro, sin derecho a solicitar una compensación por ello”.**

¿Significa eso, ¿que el adjudicatario está obligado a implantar el sistema de Geolocalización de AENA o es una opción que ofrecen?, en caso de ser una obligación. ¿Pueden indicar el coste aproximado?

La adjudicataria ¿Está obligada a implantar cualquier otro sistema de geolocalización de carros?, o se puede realizar mediante otro sistema?

De acuerdo a lo contenido en cláusula 7 del PPT, si en alguno de los aeropuertos Aena tuviese disponible un sistema propio de geolocalización de los carros portaequipajes antes del final de periodo de ejecución del contrato, Aena podría poner a disposición del adjudicatario del servicio este sistema. El adjudicatario tendrá la obligación de ser usuario de este sistema para beneficiarse de todas sus funcionalidades.

De acuerdo a lo que recoge la misma cláusula del PPT, la implantación de este sistema sería realizada por Aena. El mantenimiento de todos los componentes del sistema será también realizado por Aena, a excepción de aquellos posibles componentes que por su naturaleza deban ir ubicados en los carros, cuyo mantenimiento será realizado por el adjudicatario del servicio, como si fuese cualquier otro componente o elemento del carro portaequipajes.

Hasta el posible momento en que el sistema de Aena esté disponible, el Adjudicatario podrá, siempre que lo crea conveniente, y sin coste para Aena, implantar otro sistema de geolocalización de carros que ayude a la gestión del servicio. La posible implantación de este sistema por parte del adjudicatario deberá tener la aprobación previa de Aena.

5. **Se solicita: el listado del personal a subrogar del aeropuerto de PMI con los datos actualizados para realizar los costes.**

Se adjunta nueva información recibida del actual adjudicatario del servicio en el Aeropuerto de Palma de Mallorca (PMI)

- 6. Se solicita: aportación de convenio colectivo de empresa, así como condiciones laborales pactadas, debido a la obligación indicada en el PCA de subrogar al personal.**
Se remite del Anexo K: “Medios Humanos y Materiales” del Pliego de Condiciones Particulares (PCP), que recoge lo siguiente:

“Con la finalidad de garantizar que la contratación se ajuste a los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia, se solicitó a la actual adjudicataria la información relativa al convenio colectivo que aplica y a los trabajadores adscrito al expediente objeto de esta licitación [...]

Las actuales adjudicatarias han informado de los convenios colectivos de aplicación en cada aeropuerto. Dicha información está contenida en los Listado de Personal por Aeropuerto que se incluyen en este Anexo K

Sin entrar a prejuzgar, tanto si el convenio colectivo es el que corresponde aplicar, en virtud de la actividad, como si existe o no la obligación de subrogación, ni el alcance de la misma, en el Anexo K de este PCP, se incluye la información facilitada por las empresas, en relación con la plantilla que actualmente está adscrita al servicio

No obstante, se informa de que los datos incluidos en este Anexo no tienen carácter contractual, ni Aena S.M.E, S.A se hace responsable de su veracidad.”

- 7. ¿Cuál es el horario de servicio?**

Se remite a la Cláusula 1 del PPT, así como al Anexo II del PPT para cada uno de los aeropuertos, que a su vez recoge que el horario operativo es el definido en el AIP.

- 8. ¿Es adecuado el dimensionamiento actual de acuerdo a listado de personal indicado en el PCA?**

Se remite a la Cláusula 3 del PPT: “AENA S.M.E., S.A. no fija en el presente pliego el dimensionamiento de los medios humanos y materiales que han de estar operativos en todo momento y que considera necesarios para prestar el servicio en el aeropuerto, siendo esto una tarea a realizar por parte de los licitadores en base a las especificaciones descritas en este pliego”.

- 9. Se solicita: cuadrante anual de servicio.**

Se remite a la Cláusula 3 del PPT: “AENA S.M.E., S.A. no fija en el presente pliego el dimensionamiento de los medios humanos y materiales que han de estar operativos en todo momento y que considera necesarios para prestar el servicio en el aeropuerto, siendo esto una tarea a realizar por parte de los licitadores en base a las especificaciones descritas en este pliego”.

- 10. En el Punto 7 del PPT "Geolocalización de carros", se indica que AENA está desarrollando un sistema que permitirá la geolocalización de carros, y qué en caso de estar operativo, se pondrá a disposición de los adjudicatarios. La duda surge, cuando indican: “El adjudicatario del servicio tendrá la obligación de poner todos los medios a su disposición para poder ser usuario del sistema de geolocalización de carros, y tendrá que mantener los posibles dispositivos instalados en los carros portaequipajes como si fuese cualquier otro componente del carro, sin derecho a solicitar una compensación por ello”.**

¿Significa eso, ¿que el adjudicatario está obligado a implantar el sistema de Geolocalización de AENA o es una opción que ofrecen?, en caso de ser una obligación. ¿Pueden indicar el coste aproximado?

La adjudicataria ¿Está obligada a implantar cualquier otro sistema de geolocalización de carros?, o se puede realizar mediante otro sistema?

De acuerdo a lo contenido en cláusula 7 del PPT, si en alguno de los aeropuertos Aena tuviese disponible un sistema propio de geolocalización de los carros portaequipajes antes del final de periodo de ejecución del contrato, Aena podría poner a disposición del adjudicatario del servicio este sistema. El adjudicatario tendrá la obligación de ser usuario de este sistema para beneficiarse de todas sus funcionalidades.

De acuerdo a lo que recoge la misma cláusula del PPT, la implantación de este sistema sería realizada por Aena. El mantenimiento de todos los componentes del sistema será también realizado por Aena, a excepción de aquellos posibles componentes que por su naturaleza deban ir ubicados en los carros, cuyo mantenimiento será realizado por el adjudicatario del servicio, como si fuese cualquier otro componente o elemento del carro portaequipajes.

Hasta el posible momento en que el sistema de Aena esté disponible, el Adjudicatario podrá, siempre que lo crea conveniente, y sin coste para Aena, implantar otro sistema de geolocalización de carros que ayude a la gestión del servicio. La posible implantación de este sistema por parte del adjudicatario deberá tener la aprobación previa de Aena.

11. ¿Qué stock anual se necesita? (Unidades al año de reposición de piezas, módulos, recambios...)

Se remite a la Cláusula 3 del PPT. El adjudicatario deberá proveer los medios materiales necesarios para la correcta prestación del servicio.

12. ¿Quién paga la reposición anual de carros si la pérdida es superior al 2%?

Se remite a la Cláusula 3.5. del PPT: “Si el número de carros extraviados, perdidos y/o irreparables en este periodo fuese superior al 2% (1% en el caso de que se examine un periodo de 6 meses), el Director del Expediente notificará al Adjudicatario del servicio que es responsable de todos aquellos carros extraviados, perdidos y/o irreparables por encima de la cantidad expresada anteriormente (2% anual o 1% semestral) y le solicitará que reponga ese número de unidades de carros con modelos de similares características, sin coste alguno para Aena S.M.E., S.A.”

La citada Cláusula 3.5 recoge consideraciones adicionales sobre el procedimiento a seguir en caso de pérdida superior al 2% anual

13. ¿Cuál es el software de gestión de incidencias actual? ¿Qué sistema operativo emplea? ¿Quién lo provee? ¿Qué hardware requiere?

Se remite a la Cláusula 5. del PPT: “Es necesario que la operativa del servicio incluya un módulo (software o un fichero) para gestionar y resolver las incidencias que se produzcan en la explotación diaria del servicio que permita minimizar la percepción negativa que el pasajero podría tener tras posibles incidencias operativas que pudieran suceder en el aeropuerto.”

De acuerdo a lo recogido en la citada cláusula 5 del PPT, y de manera independiente a las posibles aplicaciones propias que pueda tener alguno de los aeropuertos, será el adjudicatario del servicio quien deberá aportar el módulo para la atención de incidencias de este servicio.

Este módulo deberá permitir introducir/ solicitar incidencias por el cauce de comunicación acordado con el Director del Expediente.

14. ¿Cómo se gestiona actualmente el sistema de publicidad en los carritos?

Se remite a la Cláusula 11 del PPT para el servicio objeto de la licitación en la totalidad de los

aeropuertos.

El modelo actual viene delimitado por las condiciones de cada uno de los contratos firmados con los adjudicatarios actuales del servicio en cada uno de los aeropuertos, no siendo dichas condiciones homogéneas en todos los aeropuertos.

15. En cuanto a la flota de carros, ¿es necesario la reposición al inicio del servicio? ¿Cuántos carros?

Las actividades a realizar por parte del prestatario de servicio, incluidas las recogidas en la cláusula 3.5 de vigilancia y custodia del servicio del PPT, se desarrollarán de acuerdo a la cláusula 2 del PPT relativa a duración del contrato. En la cláusula 3 del PPT se detalla el proceso de realización del inventario inicial de carros de los aeropuertos.

No obstante, de acuerdo a lo recogido en la cláusula 3.1 del PPT, el adjudicatario deberá poner a disposición del pasajero un número reducido adicional de algunos tipos de carros en alguno de los aeropuertos, sin coste adicional para Aena, según lo recogido en el Anexo II del PPT, en el apartado “4 flota de carros que aporta al servicio el adjudicatario”

Se remite al Anexo II del PPT para ver con detalle el número y las especificaciones de estos carros puestos a disposición en los dos aeropuertos donde aplica (BCN y AGP)

16. Se solicita: Medios técnicos necesarios.

Como normal general, se remite a la Cláusula 3 del PPT: “AENA S.M.E., S.A. no fija en el presente pliego el dimensionamiento de los medios humanos y materiales que han de estar operativos en todo momento y que considera necesarios para prestar el servicio en el aeropuerto, siendo esto una tarea a realizar por parte de los licitadores en base a las especificaciones descritas en este pliego”.

No obstante, en el Anexo K del PCP, se detalla, para cada aeropuerto, los medios materiales mínimos que será necesario tener a disposición del servicio, así como las posibles características mínimas.

17. Se solicita: Información adicional referente a ratios o rendimientos del propio servicio, antigüedad de los empleados y convenio de empresa.

En relación con el listado de personal actual, se remite al Anexo K del PCP donde figura la información aportada en este sentido por los actuales adjudicatarios, sin entrar a prejuzgar, tanto si el convenio colectivo es el que corresponde aplicar, en virtud de la actividad, como si existe o no la obligación de subrogación.