



Expediente: PAI2020-100.

Solicitante: De oficio.

Asunto: Contratación del “Plan de Conservación de Pavimentos, Firmes, Vías de Alta Densidad, Mobiliario Urbano, Muros en vías urbanas. AÑO 2020-2023

DECRETO:

Se da cuenta del expediente de referencia PAI2020-100, correspondiente al “Plan de Conservación de Pavimentos, Firmes, Vías de Alta Densidad, Mobiliario Urbano, Muros en vías urbanas. AÑO 2020-2023.” promovido de oficio por esta Administración Municipal para la ejecución de las correspondientes actuaciones, y resultando:

PRIMERO: Considerando la necesidad de la contratación del “Plan de Conservación de Pavimentos, Firmes, Vías de Alta Densidad, Mobiliario Urbano, Muros en vías urbanas. AÑO 2020-2023” de acuerdo con el informe fecha 5 de mayo de 2020, del Coordinador General de Urbanismo y Vivienda y Gerente de la GMU, del siguiente tenor literal:

“INFORME

Expediente: PAI2020-100.

Asunto: Informe sobre motivación de la contratación del “SERVICIO DE CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS, FIRMES, VÍAS DE ALTA DENSIDAD, MOBILIARIO URBANO, MUROS DE VIAS URBANAS. AÑO 2020-2023.(PAI2020-100)

Por medio del presente se motiva la necesidad de la contratación del expediente de referencia, a fin de cumplimentar el artículo 28 de La Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, a tal efecto se estima que el objeto de este contrato son los trabajos a realizar para poner en valor el patrimonio de pavimentos y firmes urbanos, optimizar la seguridad y calidad en los desplazamientos por el entorno urbano y minimizar el coste global de mantenimiento futuro para la ciudad.

Para hacer frente a estas necesidades el objeto y contenido del contrato contempla entre otras actividades:

- Erradicar Riesgos.
- Eliminar Barreras Urbanísticas.
- Mejorar la seguridad de los viales que ya no son susceptibles de mantenimiento y están provocando un detrimento patrimonial del entorno.

Incluyendo en la conservación:

- Vialidad y espacios públicos.
- Vías de alta densidad.
- Muros, taludes, etc.





- Mobiliario urbano (barandillas, papeleras y bancos)

Lo que se informa a los efectos de justificar la necesidad e idoneidad del contrato.”

SEGUNDO. Visto el informe de **justificación de no división en lotes** emitido por la Jefa de Servicio de Proyectos y Dirección de Obras de Infraestructuras del Departamento de Arquitectura e Infraestructuras de fecha 9 de mayo de 2020, cuyo tenor literal es el siguiente:

“**Expediente:** PAI 2020-100

Asunto: Informe justificación no división en lotes del contrato SERVICIO DE CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS, FIRMES, VÍAS DE ALTADENSIDAD, MOBILIARIO URBANO, MUROS DE VIAS URBANAS. AÑO 2020-2023

En relación con la contratación del servicio de referencia y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se considera que concurren los siguientes motivos que justifican la no división en lotes del objeto del contrato:

- **Inviabilidad técnica:** “[...] La realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico.”
- **Difícil coordinación:** “[...] El riesgo para la correcta ejecución del contrato proceda de la naturaleza del objeto del mismo, al implicar la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes.”

Enumeración de posibles divisiones por lotes del contrato

Se puede plantear la división por lotes en tres casos:

1. Caso 1: División en lotes por prestaciones.
2. Caso 2: División en lotes por partidas de mantenimiento.
3. Caso 3: División en lotes por ámbito geográfico.

En este informe se expone que en todos los casos que se han indicado se verifican los dos supuestos por los que no se justifica la división en lotes del contrato.

Análisis de los diferentes casos planteados

En este apartado se realiza un análisis de los casos planteados en el punto 2 de este informe, desde la óptica de los supuestos que prevé la ley y que están descritos en el punto 1.

Caso 1: División en Lotes por prestaciones

Las prestaciones previstas y descritas en el Pliego de Condiciones del Plan de Conservación son:

- Inspección de inventario

Firmado por: GONZALEZ DE GOR-CROOKE, JULIA Fecha Firma: 15/05/2020 11:48 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: PEREZ DE LA FUENTE, FRANCISCO JAVIER Fecha Firma: 15/05/2020 13:30 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: LOPEZ MALDONADO, RAUL Fecha Firma: 15/05/2020 14:08 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: ORENSE TEJADA, JUAN RAMON Fecha Firma: 15/05/2020 17:54 Emitido por: FNMT-RCM
Sellado por: SELLO AYUNTAMIENTO DE MALAGA Fecha Sello: 15/05/2020 20:25 Emitido por: FNMT-RCM





- Inspección de estado.
- Gestión administrativa de la conservación:

A través de la Gestión administrativa se realizan las Órdenes de Trabajo de los equipos de inspección (ambos tipos) y el control de calidad de los registros procedentes del desempeño de esas prestaciones (inspección de inventario, inspección de estado).

La gestión administrativa realiza el registro de las peticiones procedentes de la demanda externa (Quejas y Sugerencias, Gecor,...).

Además desempeña un papel primordial en la gestión de los trabajos de mantenimiento del viario ya que comprende entre sus actividades la confección de las Órdenes de Trabajo de los equipos de reparación.

Por último, también es responsabilidad de esta prestación el registro de las reparaciones o actuaciones ejecutadas por los equipos de mantenimiento.

- Equipo de retén.
- Mantenimiento del viario: barandillas, muros, pavimentos, firmes, etc...

Inviabilidad técnica

Las prestaciones no pueden ser objeto de lotes por los siguientes motivos:

- Al existir una dependencia directa entre las prestaciones descritas y que deben acometerse de forma ordenada y jerarquizada.
- Las prestaciones se encuentran estrechamente interrelacionadas, de modo que no son unidades funcionales independientes entre sí. Si se acometiese una división por lotes se dificultaría la correcta ejecución del contrato desde el punto de vista técnico.

Por ejemplo, antes de acometer los trabajos en vía pública es necesario contar con la actualización y coordinación del inventario y la inspección de estado.

En otras ocasiones son los propios equipos de mantenimiento los que detectan las incidencias. Dichas incidencias hay que revisarlas y validarlas, además de comprobar que no se encuentran en el sistema, labor que es responsabilidad de la gestión administrativa, la cual coordina todos los factores anteriormente descritos.

El equipo de retén también necesita de las demás prestaciones, ya que se apoya en el inventario y en la gestión administrativa, para resolver situaciones de emergencia fuera de la jornada laboral, necesitando toda la información tanto de inventario como de inspección de estado.

En resumen, **se trata de una misma unidad funcional u operativa**, ya que unas actividades dependen de las otras. No es posible saltarse ningún paso, ya que la reparación de un desperfecto parte del conocimiento del mismo a través de la inspección del estado de un elemento del inventario y del registro de la información en una base de datos, además de estar todo centralizado en un sistema informático que genera las incidencias en función de la peligrosidad y necesidad, basado en inspecciones e inventarios.





Difícil coordinación

De lo anteriormente descrito y basándonos en que las prestaciones se desarrollan de forma simultánea es necesaria la coordinación entre las diferentes prestaciones.

Por lo tanto, en el supuesto de dividir el contrato en lotes por prestaciones será necesaria la coordinación entre los diferentes contratistas que las desempeñen, siendo imposible por la cantidad de incidencias que cada día se producen en toda la extensión de la ciudad tanto en calzada como en acerado.

Esta necesidad de coordinación implica un riesgo para la correcta ejecución del contrato por los siguientes motivos:

- Cada contratista aporta su propia metodología de trabajo y por lo tanto sus propios estándares de datos o información.

Para la correcta ejecución del Servicio de Conservación la Administración deberá de dotarse de recursos para coordinar a los distintos contratistas, lo que es gravoso económicamente para dicha Administración.

Pero además se deduce que la necesidad de coordinación restará eficacia, rapidez y agilidad en la ejecución de los trabajos de mantenimiento y en la gestión de la información generada con las distintas actividades, ante la peligrosidad que en muchas ocasiones supone para la ciudadanía.

Esto pone en riesgo el objeto del contrato: eliminar los riesgos, reducir los tiempos de respuesta y frenar el deterioro de la ciudad.

- La estrecha interrelación que existe entre las distintas prestaciones obliga que éstas deben realizarse de forma ordenada y jerarquizada: el comienzo de una prestación está condicionado al fin de la anterior y viceversa. Esta situación dificulta la coordinación a ejercer por parte de la Administración, sobre todo porque se dan en muchas ocasiones actuaciones que deben actuar de inmediato diferentes grupos de trabajo, como pueden ser desde el operario que inspecciona la incidencia, la comunica al equipo administrativo, éste a los equipos afectados de reparación que pueden ser varios al mismo momento y la coordinación por parte técnica para su buena resolución y respuesta a la ciudad.

Caso 2: División en lotes por partidas de mantenimiento

La división en lotes por partidas de mantenimiento supone conservar de forma independiente los distintos elementos del viario que son objeto de los trabajos descritos en este contrato.

Entre otras partidas, se puede plantear una división en al menos los siguientes lotes:

- Pavimentos.
- Bordillos.
- Muros.
- Barandillas.
- Bancos.
- Bolardos.
- Papeleras.





- Arquetas.

La división en lotes por partidas de mantenimiento implica que para cumplir los objetivos del contrato sea necesario multiplicar los recursos destinados a la ejecución de las distintas prestaciones del Servicio de Conservación, destinando menor número de actuaciones a la ciudad:

- Pavimentos:
 - Inspección de inventario de pavimentos.
 - Inspección de estado de pavimentos.
 - Gestión administrativa de la conservación de pavimentos.
 - Equipo de retén de pavimentos.
 - Mantenimiento de pavimentos.
- Bordillos.
 - Inspección de inventario de bordillos.
 - Inspección de estado de bordillos.
 - Gestión administrativa de la conservación de bordillos.
 - Equipo de retén de bordillos.
 - Mantenimiento de bordillos.
- Muros.
 - Inspección de inventario de muros.
 - Inspección de estado de muros.
 - Gestión administrativa de la conservación de muros.
 - Equipo de retén de muros.
 - Mantenimiento de muros.
- Barandillas.
 - Inspección de inventario de barandillas.
 - Inspección de estado de barandillas.
 - Gestión administrativa de la conservación de barandillas.
 - Equipo de retén de barandillas.
 - Mantenimiento de barandillas.
- Bancos.
 - Inspección de inventario de bancos.
 - Inspección de estado de bancos.
 - Gestión administrativa de la conservación de bancos.
 - Equipo de retén de bancos.
 - Mantenimiento de bancos.

Firmado por: GONZALEZ DE GOR-CROOKE, JULIA Fecha Firma: 15/05/2020 11:48 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: PEREZ DE LA FUENTE, FRANCISCO JAVIER Fecha Firma: 15/05/2020 13:30 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: LOPEZ MALDONADO, RAUL Fecha Firma: 15/05/2020 14:08 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: ORENSE TEJADA, JUAN RAMON Fecha Firma: 15/05/2020 17:54 Emitido por: FNMT-RCM
Sellado por: SELLO AYUNTAMIENTO DE MALAGA Fecha Sello: 15/05/2020 20:25 Emitido por: FNMT-RCM





- Bolardos.
 - Inspección de inventario de bolardos.
 - Inspección de estado de bolardos.
 - Gestión administrativa de la conservación de bolardos.
 - Equipo de retén de bolardos.
 - Mantenimiento de bolardos.

- Papeleras.
 - Inspección de inventario de papeleras.
 - Inspección de estado de papeleras.
 - Gestión administrativa de la conservación de papeleras.
 - Equipo de retén de papeleras.
 - Mantenimiento de papeleras.

- Arquetas.
 - Inspección de inventario de arquetas.
 - Inspección de estado de arquetas.
 - Gestión administrativa de la conservación de arquetas.
 - Equipo de retén de arquetas.
 - Mantenimiento de arquetas.

a. Inviabilidad técnica

Dado el planteamiento anterior, la división en lotes por partidas de mantenimiento no es viable desde el punto de vista técnico por los siguientes motivos:

- Al no existir un único equipo de inspección, los desperfectos que afecten a elementos contiguos no se detectarán al mismo tiempo, ya que dependerá de la planificación de la inspección de cada contratista. Realizando duplicidad y falta de coordinación, así como un gasto añadido a lo que por el contrario ejecutándolo uno mismo ocurriría.
- Los equipos de mantenimiento deberán actuar en función de esta división por lotes. De este modo, si un desperfecto afecta al mismo tiempo a dos elementos contiguos, se reparará el que corresponda al lote y no el contiguo. En ocasiones esto será inviable dado que la reparación de un elemento de un lote implicará la afectación de elementos de otros lotes diferentes, suponiendo en muchísimas ocasiones duplicidad de recursos.
- No se aprovechan los costes de oportunidad: es más costoso proceder a la reparación en momentos distintos de entidades del viario contiguas que acometer la reparación con un mismo equipo y en el mismo momento.
- Consecuencia de lo anterior es el obvio aumento de los tiempos de respuesta.





- La división en lotes por partidas de mantenimiento implica la existencia de tantos retenes como lotes se identifiquen, con el consiguiente gasto extra. Aun así el funcionamiento planteado en este servicio es el idóneo para poder acometer las demandas existentes.

Para actuar ante una emergencia, se tendrá que avisar a todos los retenes que corresponda en función de las partidas de mantenimiento afectadas. En estas circunstancias, la duración de la reparación se dilatará y el peligro se mantendrá más tiempo.

De este modo, se incumplen varios de los objetivos del contrato: la disminución de los riesgos para los usuarios y la reducción de los tiempos de respuesta.

En resumen, un desperfecto es una misma unidad funcional u operativa con independencia de que afecte a diferentes partidas de mantenimiento. Lo habitual es que un deterioro afecte al mismo tiempo a distintas unidades (ejemplo: pavimento y bordillo, arqueta y pavimento) de modo que la consideración y reparación del deterioro se debe hacer de forma conjunta y no por separado.

b. Difícil coordinación

Como se ha indicado anteriormente, la división en lotes por partidas de mantenimiento implica que para cumplir los objetivos del contrato sea necesario multiplicar las distintas prestaciones del Servicio de Conservación.

Esta circunstancia implica:

- Multiplicar el número de interlocutores por tantas partidas de mantenimiento que se identifiquen. Esto obliga a la Administración a dotarse de recursos humanos suficientes para lograr la correcta coordinación entre dichos interlocutores para proceder a la reparación del viario.

Esto es especialmente engorroso cuando esta coordinación se debe hacer en numerosas ocasiones en el día y por toda la duración del contrato. Como se deduce, esta situación es muy complicada y costosa dificultando el cumplimiento de los objetivos del contrato: reducir tiempos de respuesta, frenar el deterioro, etc...

- También es necesario coordinar los trabajos de inspección y de gestión administrativa de la conservación. Cada contratista dispondrá de su propia metodología de trabajo. La no existencia de un estándar dificulta y puede incluso llegar a impedir la coordinación entre diferentes contratistas.

- En el caso de tener que resolver una urgencia, será necesario movilizar a tantos equipos de retén como partidas afectadas por el desperfecto a reparar. La necesidad de coordinar a dichos retenes supondrá una respuesta más lenta que si la actuación y coordinación se hiciese con un único retén.

- Consecuencia de los puntos anteriores es la necesidad de la Administración de dotarse de más personal pues aumenta la carga de trabajo derivada de esta necesidad de coordinación.

Caso 3: División en lotes por ámbito geográfico

La división en lotes por ámbito geográfico presupone realizar una sectorización de la ciudad. A partir de este momento se reparte el presupuesto del contrato para realizar trabajos de mantenimiento en la ciudad hasta agotar la cuantía asignada para cada sector.

Firmado por: GONZALEZ DE GOR-CROOKE, JULIA Fecha Firma: 15/05/2020 11:48 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: PEREZ DE LA FUENTE, FRANCISCO JAVIER Fecha Firma: 15/05/2020 13:30 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: LOPEZ MALDONADO, RAUL Fecha Firma: 15/05/2020 14:08 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: ORENSE TEJADA, JUAN RAMON Fecha Firma: 15/05/2020 17:54 Emitido por: FNMT-RCM
Sellado por: SELLO AYUNTAMIENTO DE MALAGA Fecha Sello: 15/05/2020 20:25 Emitido por: FNMT-RCM





a. Inviabilidad técnica

Dado el planteamiento anterior, la división en lotes por ámbito geográfico no es viable desde el punto de vista técnico por los siguientes motivos:

- La división por ámbito geográfico no se corresponde con la demanda real existente. El deterioro del viario no es homogéneo ni se distribuye de igual modo y grado de afectación por toda la ciudad.

Por lo tanto, no es posible realizar un reparto económico que responda a las necesidades reales de cada sector o lote geográfico en el que se divida el contrato.

Esto implica que el presupuesto asignado a unos lotes geográficos puede ser superior al necesario y sin embargo en otros lotes geográficos será deficitario, haciendo por tanto insuficiente la atención a dichos lotes.

- Consecuencia de lo anterior es la imposibilidad de alcanzar el objetivo marcado en el contrato de eliminar los riesgos que el deterioro supone para el ciudadano, a no dedicar recursos proporcionales a dicho riesgo.

- Dado que el reparto de presupuesto por ámbito geográfico no responde a las necesidades reales de cada lote, se deduce que la división en lotes por ámbito geográfico no garantiza el principio de igualdad de tratamiento al conjunto de ciudadanos, ya que no se atiende más al que más lo necesita.

Así ocurrirá que en algunos lotes se podrán atender todas las necesidades incluso aquellos deterioros con baja peligrosidad; sin embargo, en otros lotes pueden llegar a quedar sin atender deterioros de peligrosidad muy alta por haber agotado el presupuesto asignado, es por lo que la ciudad hay que tratarla como un conjunto genérico.

- Por lo tanto, la división en lotes por ámbito geográfico es incompatible con la eficiente utilización de los fondos públicos.

- Mediante la división en lotes por ámbito geográfico, se presupone que cada contratista aporta su propia metodología de trabajo y por lo tanto sus propios estándares de datos o información, teniendo en la actualidad un sistema global de la ciudad, con todo inventariado e incluso coordinado para que se trate como un conjunto toda la ciudad.

Pero además se deduce que la necesidad de coordinación restará eficacia, rapidez y agilidad en la ejecución de los trabajos de mantenimiento y en la gestión de la información generada con las distintas actividades.

Esto pone en riesgo el objeto del contrato: eliminar los riesgos, reducir los tiempos de respuesta y frenar el deterioro de la ciudad.

En definitiva, la ciudad es en sí misma una unidad funcional y operativa indivisible. El desconocimiento a priori de la distribución del deterioro y la obligación de realizar un trato adecuado a los ciudadanos en función de sus necesidades, implica que se tenga que tratar a la ciudad como un único lote geográfico que garantice un trato equilibrado y proporcional a todos los habitantes de toda la ciudad, y no a los de un lote o varios lotes en particular.

Firmado por: GONZALEZ DE GOR-CROOKE, JULIA Fecha Firma: 15/05/2020 11:48 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: PÉREZ DE LA FUENTE, FRANCISCO JAVIER Fecha Firma: 15/05/2020 13:30 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: LÓPEZ MALDONADO, RAUL Fecha Firma: 15/05/2020 14:08 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: ORENSE TEJADA, JUAN RAMON Fecha Firma: 15/05/2020 17:54 Emitido por: FNMT-RCM
Sellado por: SELLO AYUNTAMIENTO DE MALAGA Fecha Sello: 15/05/2020 20:25 Emitido por: FNMT-RCM





Difícil coordinación

La división en lotes por ámbito geográfico presupone realizar una sectorización de la ciudad.

Por tanto, la Administración se verá obligada a coordinarse con varios interlocutores, tantos como lotes se generen.

Esta necesidad de coordinación implica un riesgo para la correcta ejecución del contrato por los siguientes motivos:

- Cada contratista aporta su propia metodología de trabajo y por lo tanto sus propios estándares de datos o información.

Pero además se deduce que la necesidad de coordinación restará eficacia, rapidez y agilidad en la ejecución de los trabajos de mantenimiento y en la gestión de la información generada con las distintas actividades.

Esto pone en riesgo el objeto del contrato: eliminar los riesgos, reducir los tiempos de respuesta y frenar el deterioro de la ciudad.

Por ejemplo, la división en lotes por ámbito geográfico implica que los diferentes contratistas deben ser coordinados por la Administración al no contar con un estándar común.

Criterios de tipo económico

Económicamente no es rentable para la Administración la división en lotes en cualquiera de los supuestos expuestos anteriormente. Se exponen a continuación algunos motivos:

- Los ofertantes deberán incluir obligatoriamente los medios para la prestación de los siguientes servicios, ya sea dividiendo en lotes o no:
 - Equipo de inspección de inventario.
 - Equipo de inspección de estado.
 - Equipo administrativo.
 - Equipo de retén.
 - Instalaciones fijas: naves de almacén, oficina, acopios,...
 - Equipo técnico: jefe de obra, jefe de producción, jefe de calidad, jefe de seguridad, jefe de medioambiente, encargados.

Todos estos equipos deben estar completamente coordinados para la buena ejecución del Servicio como funciona en la actualidad.

Al no ser abonados al contratista, éste repercute su coste en la baja con la que oferta el servicio.

En este sentido, si se reduce el presupuesto del contrato como consecuencia de la división por lotes, el porcentaje de baja ofertada será menor.

Firmado por: GONZALEZ DE GOR-CROOKE, JULIA Fecha Firma: 15/05/2020 11:48 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: PEREZ DE LA FUENTE, FRANCISCO JAVIER Fecha Firma: 15/05/2020 13:30 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: LOPEZ MALDONADO, RAUL Fecha Firma: 15/05/2020 14:08 Emitido por: FNMT-RCM
Firmado por: ORENSE TEJADA, JUAN RAMON Fecha Firma: 15/05/2020 17:54 Emitido por: FNMT-RCM
Sellado por: SELLO AYUNTAMIENTO DE MALAGA Fecha Sello: 15/05/2020 20:25 Emitido por: FNMT-RCM





Un menor porcentaje de baja supondrá un mayor perjuicio económico para la Administración. Y dado que la baja no supone reducción del presupuesto o cuantía del contrato, la menor baja supondrá realizar menos actuaciones y por lo tanto, se reducirá en una menor proporción el peligro para el ciudadano y el deterioro de la ciudad.

- No aprovechamiento de las economías de escala:

Algo similar a lo que se explica en el punto anterior ocurre con la compra por parte de los contratistas de los materiales o medios necesarios para acometer los trabajos de mantenimiento.

Si el servicio que presta el contratista comprende la ciudad en su totalidad, la cantidad de materiales a adquirir será mucho mayor que si el ámbito de actuación fuese una porción de la ciudad.

Por lo tanto, esa reducción de los costes previstos por economía de escala se reflejará en un mayor porcentaje de baja y viceversa.

Las consecuencias negativas para la Administración de adjudicar con un menor porcentaje de baja ya se han explicado en el punto anterior

Lo que se informa a los efectos que procedan.”

A la vista de cuanto antecede y en uso de las atribuciones que me confieren el artículo 8 de los vigentes Estatutos de la GMU.

Por todo lo anterior,

DISPONGO:

Primero. Declarar la necesidad de la contratación del “**Plan de Conservación de Pavimentos, Firmes, Vías de Alta Densidad, Mobiliario Urbano, Muros en vías urbanas. AÑO 2020-2023,**” en atención a lo prevenido en el artículo 28 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP₂₀₁₇)

Segundo. Acordar la no división en lotes del objeto del contrato, debidamente justificada en el informe transcrito, en cumplimiento con lo exigido por el art. 116.4.g) de la LCSP₂₀₁₇.

CONFORME CON LOS ANTECEDENTES

El Jefe del Departamento
Javier Pérez de la Fuente

y

La Jefa del Servicio
Julia González de Gor Crooke

EL VICEPRESIDENTE DEL CONSEJOR
RECTOR DE LA GMU, EL ÓRGANO DE
CONTRACCIÓN
Raúl López Maldonado

DOY FE
EL SECRETARIO GENERAL

