



# MEMORIA JUSTIFICATIVA

## 1.- NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO

Las prestaciones que constituyen el objeto de este contrato son necesarias e idóneas para el cumplimiento de los fines que tiene encomendados la Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 *“Necesidad e idoneidad del contrato y eficiencia en la contratación”* de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 – en adelante LCSP -.

El objeto del presente contrato es el suministro y dotación de un sistema airbag de activación electrónica para el personal motorista de la Agrupación de Tráfico (en adelante ATGC), debido al uso de la motocicleta como elemento esencial en la vigilancia de las carreteras.

Para ello se define la presente necesidad en la forma descrita a continuación:

La evolución de los elementos de seguridad tanto activos, como pasivos, incorporados a las motocicletas y de utilización obligatoria en los motoristas, ha ido evolucionando desde el comienzo de los mismos.

Desde la asunción en 1959 por parte de la Guardia Civil de las competencias en materia de vigilancia del tráfico en todo el territorio nacional, la evolución de los elementos de seguridad tanto activos, como pasivos, ha ido de la mano de la evolución tecnológica, de la sociedad española y de la economía. De esta forma, el equipamiento de los motoristas de la ATGC, ha ido evolucionando hasta nuestros días.

Pese a lo anterior, las estadísticas de accidentes de tráfico, así como de fallecidos, de los agentes que integran la ATGC, demuestra que aún queda mucho trabajo por delante, una tarea que no se dará por concluida mientras se produzca un solo fallecido en carretera. Por ende, incorporar e implementar nuevas medidas de seguridad para mejorar la seguridad de los motoristas de la ATGC se hace esencial y, efectivamente, entre las diferentes medidas o elementos llamados por todos los actores en la seguridad vial para combatir la mortalidad está el uso de un sistema airbag para protección del motorista. No se puede obviar que mientras que, en el coche, la carrocería amortigua los daños a los pasajeros y conductor en caso de accidente, en las motocicletas es el cuerpo del piloto el que se lleva el impacto, por lo que la implementación de un airbag para motoristas, se convierte en un elemento de seguridad indispensable para los agentes de la ATGC.

Como complemento a lo narrado anteriormente y, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT), el porcentaje de lesiones de columna, en accidentes de motocicleta, fue menor en aquellos que usaron chaqueta con airbag (14%) frente a los que solo llevaban ropa protectora normal (27%), casos estos últimos en los que las probabilidades de sufrir lesiones medulares graves se triplican. No podemos olvidar que la evolución de accidentalidad de este tipo de usuarios sigue una tendencia ascendente desde 2014, por lo que su seguridad es prioridad para la DGT.

En los últimos tiempos se han producido avances tecnológicos y de economías de escala que nos acercan cada vez más a un uso generalizado de un sistema airbag por parte de los motoristas de la sociedad civil y, la ATGC, como parte de una Institución y colectivo profesional, también es consciente de la oportunidad de contar con una prenda que puede llegar a salvar vidas propias, así como, por su representación e imagen de cara a la ciudadanía en lo que a seguridad vial se refiere.

De esta forma, la ATGC, por su condición de primera fuerza en la protección y vigilancia de las carreteras españolas, es la principal garante de la Seguridad Vial, y así también se refleja en el uso de los medios más adecuados para la conducción de motocicletas. Por ello, esta circunstancia es también percibida nítidamente por la sociedad civil y en ella se fijan los medios de comunicación y los principales productores.

A mayor abundamiento, la necesidad viene dada de la falta de una prenda, de similares características a las que poseen otros cuerpos policiales nacionales o extranjeros, quienes disponen de dispositivos de protección personal de dotación formados por un sistema airbag.



La DGT elaboró una consulta preliminar de mercado allá por febrero de 2021, que ha permitido realizar pruebas de los distintos sistemas airbag de mercado, unos ensayos llevados a cabo principalmente en distintas unidades operativas de la ATGC, entre las que destacan diversos Destacamentos y Subsectores a lo largo de la geografía española y, como no puede ser de otra manera, en la Escuela de Tráfico de Mérida, donde se incorporaron estos dispositivos a los distintos programas formativos del centro, de manos de los monitores de los alumnos.

De la exploración del mercado de dicha Consulta Preliminar, la cual fue publicada en la Plataforma de Contratación del Estado, en fecha 15 de febrero de 2021, se ha logrado contar con una valoración positiva y, por ende, ha sido considerado óptimo para la prestación del servicio un sistema airbag de activación electrónica para el personal motorista de la ATGC, el cual mantiene la estética de las prendas usadas en la misma, no sólo a nivel colores, sino también de bandas reflectantes.

Así, debido a las características propias de los servicios prestados por el personal de la Agrupación de Tráfico, por las horas empleadas y kilómetros recorridos en motocicleta en la prestación de servicio, así como, por los diferentes lugares donde desempeñan su labor, el chaleco airbag se convierte en un elemento de seguridad que puede llegar a salvar las vidas de los agentes de la ATGC, así como, las secuelas graves de los accidentes de motocicleta y, consiguientemente, las discapacidades que se puedan producir de dichos accidentes.

Por último, la idoneidad del contrato que se pretende no sólo reside en lo anteriormente expuesto. Así, en un acercamiento al sentir directo de los agentes afectados de la ATGC por accidentes en motocicletas y su entorno relacional, nunca podremos obviar las consecuencias psicológicas, sanitarias, laborales, etc., que tienen los accidentes de tráfico en la vida de dichos agentes, de sus familias y, en general, de su entorno. Desde el punto de vista de los gastos sanitarios, no son sólo los accidentados graves quienes engrosan las cuentas de gastos sociales, también hay que considerar los costes ocasionados por heridos menos graves, pero que conservan cierta discapacidad, ya sea temporal o definitiva, formando la parte más sustancial del cómputo total de éstos, así como, la de los costes laborales y sanitarios. Sin embargo, las prestaciones que constituyen el objeto del presente contrato no se pueden analizar en los costes exclusivamente desde el punto de vista de ahorro económico como se acaba de desarrollar, ya que el coste de vidas humanas no tiene precio. Y, por ende, el objeto del presente contrato debe estar basado en la frase “los muertos no se restan, se suman” (Jeanne Picard, 1943).

Por ello, tras la experiencia acumulada en las distintas pruebas realizadas a lo largo de la Consulta Preliminar de Mercado en busca del dispositivo airbag que mejor se adecuase a las peculiaridades propias del servicio que prestan los motoristas de la ATGC, se ha logrado destacar dos características consideradas fundamentales y que reúne el dispositivo de dotación que se pretende en el presente contrato, **una** es la necesidad de contar con un sistema de activación autónoma sin necesidad de cableado, y en **segundo** lugar que el conjunto del chaleco airbag tenga un peso contenido, es decir, que no suponga una carga demasiado pesada para el motorista durante la prestación del servicio que le obligue a prescindir de esta medida de seguridad, así como, que éste vaya sobre la cazadora del motorista, manteniéndose la estética de las prendas usadas en la Agrupación de Tráfico.

De la idoneidad de la necesidad descrita, se desprende por tanto que no es difícil suponer que el uso del objeto del presente contrato cuando este sea una realidad, contribuirá a reducir la mortalidad y lesividad de la siniestralidad propia de los vehículos de dos ruedas de la ATGC, aumentando notablemente su seguridad mientras circulan y prestan sus servicios a lo largo de las carreteras de la geografía española, amén de la imagen dada al ciudadano y amantes de las motocicletas, en lo que a seguridad pasiva de dicho vehículo se refiere.

## **2.- ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO**

Se ha elegido el procedimiento abierto para la contratación de las prestaciones objeto de este contrato porque es el procedimiento que garantiza la máxima concurrencia y eficiencia en la asignación de los recursos públicos, disponiendo el propio artículo 156.1 LCSP que “*en el procedimiento abierto todo empresario interesado podrá presentar proposición..*”. Siendo así, es el procedimiento que mejor garantiza la libertad de acceso a la licitación, la publicidad y transparencia, la no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores, la salvaguarda de la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa.



### **3.- CRITERIOS DE SOLVENCIA TÉCNICA O PROFESIONAL, Y ECONÓMICA Y FINANCIERA**

Los criterios de solvencia seleccionados para este contrato están directamente vinculados con el objeto del mismo y son proporcionales, permitiendo la concurrencia a esta licitación de cualquier operador económico que cuente con un mínimo de solvencia técnica y económica acorde con la importancia económica de las prestaciones que se pretenden contratar; garantizándose la Jefatura Central de Tráfico la mayor concurrencia posible y al mismo tiempo que el licitador propuesto como adjudicatario es una empresa solvente que no pone en riesgo la ejecución del contrato y por ende el cumplimiento de los fines de este Organismo que se materializan en el mismo.

Se ha seleccionado como criterio de solvencia económica y financiera el establecido en el artículo 87.1.a) de la LCSP por ser el que permite una mayor concurrencia al suponer menos barreras para los licitadores no excediendo de una vez y media la anualidad media del contrato.

Por las mismas razones expuestas se ha optado por el criterio de solvencia técnica o profesional establecido en el artículo 89.1.a) de la LCSP, siendo el criterio que muestra con mayor transparencia para la Jefatura Central de Tráfico, y con menos trabas para los operadores económicos, la acreditación de dicha solvencia. El importe de esta solvencia no excede del 70 por ciento de la anualidad media del contrato. Igualmente deberán **aportar Certificado de Aseguramiento de la Calidad según norma UNE-EN ISO-9001:2015 o equivalente** en vigor de producción-fabricación, y en el caso de que el licitador no sea el fabricante del producto o artículo licitado, deberá acompañar el Certificado ISO antes mencionado del fabricante o productor de los artículos o productos que se pretende comercializar, así como, el **compromiso del licitador a adquirir los productos a la referida empresa productora**.

### **4.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN**

Los criterios de adjudicación recogidos en este expediente de contratación se han formulado objetivamente con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, garantizando la competencia efectiva de las ofertas presentadas por los licitadores. Dichos criterios se encuentran vinculados al objeto del contrato refiriéndose directamente a las prestaciones que constituyen el objeto del mismo.

Atendiendo a lo establecido en los artículos 116.4 y 145.4 de la LCSP, en la cláusula 12 del Cuadro de Características del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, se han incluido criterios que permitan obtener un suministro de mayor calidad, que respondan de la mejor manera a las necesidades de este Organismo, con el fin de poder realizar de manera objetiva, una valoración comparativa. Dichos criterios de adjudicación responden a la siguiente justificación:

**Precio.** Obtener en el presente suministro la mejor relación calidad-precio, así como la mayor y mejor eficiencia en la utilización de los fondos públicos. En cuanto a la fórmula a utilizar, se ha optado por una fórmula de "minimizar" al entenderse que es la más adecuada para la finalidad pretendida, toda vez que se adjudica, de forma progresiva, mayor cantidad de puntos según la oferta económica es más baja.

**Mejora de los criterios técnicos de los tejidos:** se valora las mejoras en los tejidos aportados por los licitadores en los parámetros de masa por unidad de superficie, resistencia a la tracción y resistencia a la perforación, tanto del tejido principal (color verde) como del tejido fluorescente (color amarillo). Estos son tejidos exteriores del chaleco airbag y, entre las propiedades de dichos tejidos, deben encontrarse las de ser más resistentes y con una mayor durabilidad que los tejidos interiores, destacándose la importancia, para un chaleco de estas características, que estos tejidos tengan una alta resistencia a la perforación, a la tracción, a la abrasión o al roce, ya que es una prenda exterior, la cual en caso de caída del motorista le va a proteger. Igualmente se valorará que esta prenda sea lo más ligera posible.

En el Anexo Técnico, para estos parámetros se exigen unos valores mínimos a cumplir, priorizando aquellas ofertas que presenten unos valores que claramente mejoren los aspectos de ligereza y resistencia. Dicha valoración se realizará de forma objetiva, ya que los valores sobre los parámetros y dimensiones a evaluar serán los proporcionados por el Parque y Centro de Abastecimiento de Material de Intendencia, como laboratorio con ensayos textiles acreditados por ENAC, donde se realizarán las pruebas necesarias. Dichas pruebas o ensayos se realizan según las normas y procedimientos indicados en el anexo técnico. Igualmente, a efectos de valoración, la asignación de los puntos especificados para cada uno de esos parámetros, se realiza de forma automática y directa, acorde a los valores indicados en la tabla del punto 12.1.2.1 del cuadro de características. En cuanto a la fórmula a utilizar, se ha optado por la asignación automática y directa de puntos, con el fin de valorar positivamente las ofertas que proporcionen una mejor calidad manteniendo una adecuada relación calidad-precio en la licitación.



Mejora en el plazo de garantía: al ser un producto con un sistema de activación electrónico, se valora el aumento en la garantía del producto, al estar incluido en ésta las posibles actualizaciones de firmware, que precise el producto adquirido y aumentar su periodo de vida útil. En cuanto a la fórmula a utilizar, se ha optado por la asignación automática y directa de puntos establecidos en la tabla según el valor ofertado, con la finalidad de promover e intentar obtener el mayor plazo de garantía.

En cuanto a las fórmulas utilizadas se dispone en el Apartado 12 de Cuadro de Características.

## **5.- CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN**

Se ha incluido una condición especial de ejecución en el Apartado 17 de Cuadro de Características.

El adjudicatario en la ejecución del contrato deberá utilizar envases, protecciones y embalajes fabricados con productos reciclados, para mejorar y fomentar los valores medioambientales, favoreciendo la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero con la reducción de la huella de carbono, una gestión más sostenible del agua y el uso de energías renovables. Además el adjudicatario en el plazo de un mes desde la fecha de la recepción del objeto del contrato deberá presentar una memoria en la que indique los envases, protecciones y embalajes utilizados y acompañe los certificados o etiquetas que acrediten que son productos reciclados.

Esta condición especial de ejecución está vinculada al objeto del contrato, no es directa o indirectamente discriminatoria al poderse cumplir por cualquier operador económico, y es compatible con el derecho comunitario y con el artículo 202 de la LCSP.

Las obligaciones del contratista adjudicatario que se derivan del artículo 217 "Comprobación de los pagos a los subcontratistas o suministradores" de la LCSP tienen la consideración de condición especial de ejecución. En caso de que el adjudicatario incumpla estas obligaciones conllevará la imposición de penalidades, de acuerdo con el apartado 15 de este cuadro de características del PCAP.

Las obligaciones del contratista adjudicatario que se derivan del artículo 215.2 de la LCSP, relativas a la infracción de las condiciones para la subcontratación, así como la falta de acreditación de la aptitud del subcontratista o de las circunstancias determinantes de la situación de emergencia o de las que hacen urgente la subcontratación, tienen la consideración de condición especial de ejecución. En caso de que el adjudicatario incumpla estas obligaciones conllevará la imposición de penalidades, de acuerdo con el apartado 15 de este cuadro de características del PCAP.

## **6.- PRESUPUESTO (VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO)**

El presupuesto base de licitación de este contrato responde a los precios del mercado al que se dirige esta contratación.

El importe del presupuesto base de licitación de este contrato, de ocho meses de duración, asciende a 2.501.221,25 euros (impuestos incluidos). En el expediente se contiene documento adjunto denominado "Presupuesto" en el que se desglosan todos los costes y otros eventuales gastos calculados para su determinación.

El valor estimado de este contrato se ha calculado teniendo en cuenta el importe total de este contrato, calculado como hemos expuesto en el párrafo anterior, además de las eventuales prórrogas y posibles modificaciones, de acuerdo con el artículo 101 de la LCSP.

El importe del valor estimado, asciende a 2.067.125,00 euros (sin impuestos).

## **7.- NO DIVISIÓN EN LOTES DEL OBJETO DEL CONTRATO**

No se contemplan lotes de acuerdo con el artículo 99.3 b de la LCSP, dado que la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultará la correcta ejecución del mismo, al tratarse de un único artículo.

EL JEFE DEL ÁREA DE  
RECURSOS MATERIALES