

INFORME TÉCNICO Y DE NECESIDAD PARA EL CONTRATO A0022024 “PRTR - C06.I04.P02.S05.SI01. INTEGRACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO TRANSPORTE DE CANTABRIA (TC) EN LOS ENTORNOS URBANOS Y METROPOLITANOS”

El contenido del presente informe se estructura en base a los siguientes apartados:

1. Objeto del contrato	2
2. Antecedentes y necesidad del contrato.....	2
3. Justificación de la elección del procedimiento de contratación	4
4. Justificación de la declaración de URGENCIA del contrato	5
5. División en lotes	5
6. Presupuesto base de licitación.....	7
7. Valor estimado del contrato.....	7
8. Solvencia.....	8
9. Adscripción de medios	9
10. Propuesta de criterios de adjudicación.....	12
11. Comisión de valoración	16
12. Condiciones especiales de ejecución del contrato de carácter social, ético, medioambiental o de otro orden.....	16
13. Duración del contrato	18
13.1. Análisis y diseño:	19
13.2. Suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación:	19
13.3. Documentación y formación de personal:	19
14. Financiación del contrato.....	19

1. Objeto del contrato

El objeto del presente contrato es la integración y adaptación del Sistema Unificado de Pago Integrado (SUPI), basado en la nueva Tarjeta Interoperable de Transporte de Cantabria (TITC), en los operadores de transporte público regular de viajeros por carretera en entornos urbanos y metropolitanos de la Comunidad Autónoma de Cantabria para mejorar la interoperabilidad del sistema de transporte público mediante la digitalización e introducción de nuevas tecnologías.

Los trabajos a cubrir por el presente contrato conllevan el suministro de hardware y trabajos de desarrollo de software que permitirán implantar la tarjeta TITC en el sistema de tarificación de los operadores de transporte en los entornos urbanos y metropolitanos, así como el suministro de nuevos elementos y su comunicación para los respectivos sistemas centrales de los operadores de transporte y la conexión con el Centro de Control, Gestión de la Información y Compensación (CCGIC) de la Red Transporte de Cantabria.

2. Antecedentes y necesidad del contrato

La tarjeta sin contacto “Transporte de Cantabria”, (en adelante tarjeta TTC), se diseñó como una plataforma contenedora de títulos de transporte público que aglutinaba a los distintos actores implicados en el transporte público de la región bajo un mismo soporte. Su lanzamiento se inició en el transporte público regional por carretera, extendiéndose en años posteriores al modo de transporte ferroviario y al transporte urbano de Santander. Si bien, el hecho de que internamente no haya unificación de contratos, ha conllevado a unas discontinuidades en el funcionamiento de este sistema de ticketing como: saldos no comunes, contratos y condiciones de uso diferentes para cada operador, redes de recarga independiente, etc.; aspectos que entorpecen la interoperabilidad entre operadores de transporte y dificultan la accesibilidad por parte del usuario/a.

Así mismo, el referido sistema de ticketing, después de más de 10 años en funcionamiento, se encontraba en una situación insostenible de obsolescencia tecnológica: ante la inexistencia de repuestos para las máquinas de venta y periféricos de comunicación, caducidad de microchips, etc. Además de presentar problemas de seguridad y no permitir la adaptación de nuevas funcionalidades como interoperabilidad entre distintos modos de transporte, tecnología de pago con móvil, proceso de consulta y recarga online, etc.); servicios hoy día indispensables para los usuarios/as del sistema.

Fruto de la situación descrita, la Fundación CTL Cantabria ha llevado a cabo acciones necesarias para la definición de un nuevo sistema de ticketing basado en una nueva tarjeta sin contacto “Tarjeta Interoperable Transporte de Cantabria”, (en adelante tarjeta TITC), basada en tecnología NXP MIFARE Desfire EV1 de 4 kb; con claras ventajas tecnológicas frente a su antecesora, pero en especial los niveles de seguridad avanzados que aporta.

En lo que respecta a la infraestructura de ticketing de los operadores de transporte de otras áreas de influencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, la respectiva flota de autobuses acabó en el año 2018 un proceso de modernización del equipamiento embarcado, del sistema central y SAE, mientras que los operadores de transporte urbano de las ciudades de Santander y de Torrelavega lo están ejecutando.

Por consiguiente, para fomentar una movilidad hacia un modelo público, integrado, eficiente y sostenible, desde el Gobierno de Cantabria, junto con la Fundación CTL Cantabria, se está llevando a cabo el desarrollo e implantación del Sistema Unificado de Gestión y Pago Integrado,

(en adelante sistema SUPI), que facilitará y simplificará el acceso y empleo de los servicios a los usuarios del transporte público debido a las ventajas que aporta dicha tecnología.

Así, este sistema además de permitir bajo un mismo soporte de pago su utilización en todo modo de transporte en Cantabria, también va a mejorar la calidad los servicios públicos al facilitar el desarrollo e implementación de nuevas tecnologías y/o aplicaciones a disposición del ciudadano para suministrar información actualizada y en tiempo real de los diferentes servicios que ofrece la Red de Transporte Cantabria, así como servicios de consulta y recarga online de la nueva tarjeta sin contacto de transporte público TITC, la introducción del pago de los servicios referidos mediante Tecnologías Contactless, Quick Response y EMV en aras de alcanzar una movilidad como servicio, “MaaS” por sus siglas en inglés, que busca aunar nuevas soluciones tecnológicas para lograr mejorar la experiencia del usuario y fomentar el uso del transporte colectivo al facilitar sus desplazamientos desde el origen al destino final mediante la integración e interoperabilidad de los métodos de pago y mejorar la información sobre los servicios de transporte público.

Así las cosas, a través del presente contrato A0022024 “PRTR - C06.I04.P02.S05.SI01. INTEGRACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO TRANSPORTE DE CANTABRIA (TC) EN LOS ENTORNOS URBANOS Y METROPOLITANOS” se pretende la transformación digital y sostenible del sector del transporte mediante un ambicioso programa de apoyo al transporte basado en la digitalización, la introducción de nuevas tecnologías en el sector y el impulso de su sostenibilidad y el fomento de la intermodalidad a través de la interoperabilidad de los sistemas de ticketing.

Este proyecto del Sistema Unificado de Pago Integrado en la Red Transporte de Cantabria forma parte del proceso de digitalización de las áreas de movilidad urbana y metropolitana de Cantabria, contribuyendo a la mejora de la calidad del servicio de transporte público y a una mayor facilidad del uso y accesibilidad del transporte público por parte de los ciudadanos, gracias a la interoperabilidad e intercambio de datos. Así, está financiando a través del Fondo “Next Generation EU”, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, que permite a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, informado favorablemente por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021, y aprobado por el Consejo de la Unión Europea el 6 de julio de 2021, el cual traza la agenda para modernizar la economía española.

Dentro de las diez políticas palanca que contempla el PRTR, en la número “II. Infraestructuras y ecosistemas resilientes”, una de las treinta líneas de acción que se identifican es la Componente 6: Movilidad sostenible, segura y conectada. Así, entre los objetivos perseguidos por esta componente, cabe destacar la incorporación de la digitalización y de las nuevas tecnologías al sector transporte, que redundará en una mayor competitividad y complementariedad entre modos; impulsando la mejora de los servicios de transporte y la integración modal, y generando a su vez una movilidad cotidiana más sostenible, de calidad, inclusiva y asequible para todos y todas. Entre las inversiones que contempla la Componente 6, el presente contrato se enmarca en la Inversión 4 denominada “Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital”, la cual contempla proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros en el ámbito autonómico y local, con el objeto de mejorar la eficiencia del sistema de transporte mediante la digitalización e introducción de nuevas tecnologías en el sector, y cuya implementación debe ser llevada a cabo en un horizonte temporal que concluya no más tarde del 30 de junio de 2026.

Con fecha 5 de noviembre de 2021, fue aprobado el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios

de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución de los correspondientes al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de las Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. El importe de los créditos otorgados a Cantabria se recoge en el siguiente cuadro:

Comunidad autónoma o ciudad con estatuto de autonomía	Población según RD 1147/2020, de 15 de diciembre	% de población	Transferencia correspondiente a C1-I1-CCAA (euros)	Transferencia correspondiente a C6.I4-CCAA (euros)	Transferencia Total (C1-I1-CCAA y C6.I4-CCAA) (euros)
Cantabria	582.905	1,23%	11.055.968	1.351.285	12.407.253

Así, los objetivos CID (Council Implementing Decision) para esta actuación, acordados con la Comisión Europea, que contribuirán a alcanzar el objetivo global de la inversión y en función de cuya consecución se desembolsan los fondos del MRR son los siguientes:

- Objetivo nº99 del CID: cuarto trimestre de 2022: Publicación en el BOE de la concesión de 800 000 000 EUR en el marco del programa de transporte sostenible y digital, proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local. En concreto, se prevé una transferencia a las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla por importe de 220.000.000 € para proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de pasajeros y mercancías en el ámbito autonómico y local, de los cuales 110.000.000 € corresponden a este programa.
- Objetivo nº100 del CID: cuarto trimestre 2024: Inicio de las obras en todos los proyectos adjudicados en el cuarto trimestre de 2022 (hito 99) para promover el transporte sostenible y digital. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022 (hito99).
- Objetivo nº101 del CID: segundo trimestre 2026: Finalización de todos los proyectos adjudicados en el cuarto trimestre de 2026 (hito 99) para promover el transporte sostenible y digital. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022. Respecto de las medidas 10 y 12, los criterios de elegibilidad asegurarán el cumplimiento de la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1), garantizando que la infraestructura permita en el momento de su construcción el suministro de gases renovables y bajos en carbono.

Asimismo, los objetivos operacionales (OA) acordados con la Comisión, los cuales permitirán llevar a cabo un mayor seguimiento de cara a la consecución de los objetivos CID, para este programa, no se han establecido metas para realizar un adecuado seguimiento del estado y grado de avance de los objetivos CID conforme se ejecutan los compromisos a ellos vinculados.

3. Justificación de la elección del procedimiento de contratación

El contrato objeto de este pliego, es un contrato mixto de suministro y servicios cuya prestación desde el punto de vista económico es la de suministro. Así a la vista de las necesidades expuestas, se considera idóneo tramitar el presente expediente de contratación en la modalidad de contrato de suministro al quedar incluidas las prestaciones requeridas en el contenido del art. 16 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público (LCSP).

La adjudicación se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio, y utilizando el procedimiento abierto. En el procedimiento abierto todo empresario interesado podrá presentar una proposición, quedando excluida toda negociación de los términos del contrato con los licitadores.

Adicionalmente, están sujetos a regulación armonizada los contratos de suministro cuyo valor estimado sea igual o superior a 221.000 euros, como es el caso, cuando los contratos hayan de adjudicarse por entidades del sector público distintas a la Administración General del Estado, sus Organismos Autónomos o las Entidades Gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social.

Tal cifra ha sido actualizada por el artículo único 1.b) de la Orden HFP/1352/2023, de 15 de diciembre, por la que se publican los límites de los distintos tipos de contratos a efectos de la contratación del sector público a partir del 1 de enero de 2024.

En base a lo anterior, este expediente se tramitará sujeto a regulación armonizada como un contrato de suministro por el procedimiento abierto establecido en el artículo 156 de la LCSP.

4. Justificación de la declaración de URGENCIA del contrato

No se declara de urgencia el presente procedimiento, siendo así procedimiento ordinario.

5. División en lotes

El Art. 99 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector público, en su apartado tercero, recoge lo siguiente:

Siempre que la naturaleza o el objeto del contrato lo permitan, deberá preverse la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, pudiéndose reservar lotes de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional cuarta.

No obstante lo anterior, el órgano de contratación podrá no dividir en lotes el objeto del contrato cuando existan motivos válidos, que deberán justificarse debidamente en el expediente, salvo en los casos de contratos de concesión de obras.

En todo caso se considerarán motivos válidos, a efectos de justificar la no división en lotes del objeto del contrato, los siguientes:

- a) El hecho de que la división en lotes del objeto del contrato conlleve el riesgo de restringir injustificadamente la competencia. A los efectos de aplicar este criterio, el órgano de contratación deberá solicitar informe previo a la autoridad de defensa de la competencia correspondiente para que se pronuncie sobre la apreciación de dicha circunstancia.*
- b) El hecho de que, 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; o bien que 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. Ambos extremos deberán ser, en su caso, justificados debidamente en el expediente.*

Al amparo del artículo 99.3 de la LCSP, se considera que en el contrato de referencia existen motivos válidos que justifican la conveniente de NO dividir en lotes el objeto del contrato, detallándose a continuación:

Primero. - Se ha considerado que no procede la división en lotes para la ejecución del presente contrato de suministros por motivos de eficiencia y eficacia, ya que realizar las tareas de forma independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto de contrato retrasaría su correcta ejecución y conllevaría un mayor coste. Por tanto, el motivo de integrar las prestaciones objeto del contrato en un único lote se basa en el principio rector básico de la contratación pública, que es la eficiente utilización de los fondos públicos y, que conlleva, buscar la mayor racionalización de costes en la ejecución de las prestaciones. Así, la integración de las distintas prestaciones en un único lote permitirá optimizar los recursos al mejorar su eficiencia y eficacia.

Segundo.- No se considera adecuada la división en lotes, debido a que para llevar a cabo una correcta ejecución del objeto del contrato, desde el punto de vista técnico, es imprescindible que las especificaciones técnicas del equipamiento de ticketing a suministrar sean homogéneas a fin de facilitar la integración de los sistemas entre los operadores de transporte público de viajeros.

Tercero.- No procede dividir en lotes el objeto de este contrato justificado por el hecho de que la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultaría su correcta ejecución al tratarse de prestaciones simultáneas e interdependientes por el importante componente tecnológico específico que conllevan. Justificando la conveniencia de no dividir el contrato en lotes en el hecho de que la realización de las prestaciones de desarrollo de software, que permitirán implantar la tarjeta TITC en los sistemas de ticketing, solo lo podrá realizar, o al menos de la manera más eficiente, el propio fabricante que implemente la solución.

Por tanto, la realización independiente de las mismas dificultaría la correcta ejecución del contrato desde el punto de vista técnico y a su vez también organizativo, así como por otra serie de razones que refuerzan la decisión de NO dividir en lotes el objeto del contrato como son:

- Un contrato de un solo lote evita duplicidad de puestos de trabajo y de recursos materiales.
- En un contrato de un solo lote, un único prestatario concentra toda la información relativa al servicio de desarrollo de software e instalación del equipamiento (hardware) requerido, lo que facilita su gestión y reduce el tiempo de resolución de incidencias e implementación.

En base a lo anterior, con la división en lotes del objeto del contrato se incrementan los costes de ejecución por la existencia de una pluralidad de contratistas diferentes ante la duplicidad de puestos de trabajo y recursos, incidiendo económicamente en el precio del contrato y a su vez en una mayor dificultad de coordinación de las prestaciones comprendidas, no resultando operativo.

Por todo ello, la coexistencia de varios adjudicatarios dificultaría la correcta ejecución del mismo dentro de las máximas garantías de adecuación técnica de los equipos a suministrar; siendo por tanto primordial e imprescindible que el contrato sea ejecutado por una única empresa, de tal manera que cuando se realicen intervenciones (desarrollo de software) en estos equipos sea la misma empresa que los suministre quien compruebe en su conjunto el equipamiento y validez de los desarrollos implementados y corrija si es necesario resolver cualquier anomalía existente, tanto a nivel hardware como software, asegurando así su óptimo funcionamiento y operatividad.

Por todo lo expuesto, queda justificada la no división en lotes del contrato A0022024 "PRTR - C06.I04.P02.S05.SI01. INTEGRACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO TRANSPORTE DE CANTABRIA (TC) EN LOS ENTORNOS URBANOS Y METROPOLITANOS".

6. Presupuesto base de licitación

Se entiende por presupuesto base de licitación el límite máximo de gasto que en virtud del contrato puede comprometer la Fundación CTL Cantabria, incluido el Impuesto sobre el Valor Añadido:

Presupuesto Neto.....	1.552.585,66 €
Importe del IVA (21%).....	326.042,99 €
Presupuesto Base de Licitación.....	1.878.628,65 €

El presupuesto base de licitación para el contrato A0022024 “PRTR - C06.I04.P02.S05.SI01. INTEGRACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SISTEMA UNIFICADO DE PAGO INTEGRADO TRANSPORTE DE CANTABRIA (TC) EN LOS ENTORNOS URBANOS Y METROPOLITANOS” es de UN MILLÓN OCHOCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS VEINTIOCHO EUROS CON SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS (1.878.628,65 €), 21% IVA INCLUIDO.

A todos los efectos, se entenderá que el precio ofertado por los licitadores comprende todas las actuaciones que se incluyen en el objeto del contrato y que se especifican en el PPT, así como todos los gastos directos e indirectos que el contratista deba realizar para la normal ejecución del contrato, como son: generales, financieros, beneficio, seguros, transporte, desplazamientos y entrega, y cualesquiera otros que resulten de aplicación según las disposiciones vigentes.

El sistema de determinación del precio, de conformidad con los artículos 102 y 309 LCSP, se desglosa a continuación, diferenciando entre los costes laborales de ejecución de los trabajos, costes indirectos y añadiendo a éstos los gastos generales y el beneficio industrial. Así, el desglose es el siguiente:

	Importe
Presupuesto de ejecución material, PEM	1.304.693,83 €
Gastos generales de estructura (13% del PEM)	169.610,20 €
Beneficio industrial (6% del PEM)	78.281,63 €
Presupuesto Neto	1.552.585,66 €
IVA (21%)	326.042,99 €
Presupuesto Base de Licitación	1.878.628,65 €

Ver en “ANEXO PARA LA DETERMINACIÓN DEL PRECIO DEL CONTRATO” el informe sobre el cálculo del mismo.

7. Valor estimado del contrato

El valor estimado total del contrato se ha calculado en la forma determinada en el artículo 101 de la LCSP, y asciende como máximo a la cantidad de UN MILLÓN QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS CON SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS (1.552.585,66 €).

Se ha obtenido a partir de la suma del importe total del contrato y de las eventuales prórrogas del mismo y del valor de las modificaciones previstas, todo ello de conformidad con el artículo 101 de la LCSP. Se han tenido en cuenta, además de los costes derivados de la aplicación de las

normativas laborales vigentes, otros costes que se deriven de la ejecución material del contrato, los gastos de estructura y el beneficio industrial. Por ello:

	Importe
Presupuesto Neto	1.552.585,66 €
Valor de las Prórrogas	0,00 €
Valor de las Modificaciones previstas en el art. 204 LCSP	0,00 €
Valor Estimado Total	1.552.585,66 €

8. Solvencia

En cuanto a los criterios de solvencia, en lo referido a la solvencia económica o financiera, entre el patrimonio neto, ratio entre activos y pasivos; periodo medio de pago a proveedores; la existencia de un seguro de responsabilidad civil y el volumen anual de negocios, se propone escoger esta última, al entender que cumple el objetivo de comprobación de solvencia económica de la empresa siendo apropiada para el tipo de contrato y no siendo necesario que el empresario acuda a terceros (registro mercantil), haciendo más sencillo el proceso y siendo adicionalmente coincidente con la nueva normativa de contratos.

En la misma línea para la solvencia técnica se ha escogido la relación principal de suministros efectuados durante los últimos tres (3) años, entendiéndose que es el más apropiado para el tipo de contrato, así como también, se considera importante, asimismo, que el adjudicatario aplique medidas de responsabilidad ambiental, para garantizar la calidad y de seguridad y salud en el trabajo.

En concreto, según el objeto del contrato, la solvencia económica y técnica o profesional de los empresarios deberá acreditarse por los medios siguientes:

Solvencia económica y financiera: (artículo 87 LCSP)

- Declaración del volumen anual de negocios referido al mejor ejercicio dentro de los tres (3) últimos disponibles. (art.87.3.a).

Solvencia técnica: (artículo 89 LCSP)

- Relación de los principales suministros, del mismo tipo o naturaleza al que corresponde el objeto del contrato realizados en los últimos tres (3) años que incluya objeto, importe, fechas y el destinatario, público o privado, de los mismos. Los suministros efectuados se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público; cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por éste o, a falta de este certificado, mediante una declaración del empresario.
- Certificados en materia de calidad, seguridad y salud en el trabajo, y de responsabilidad ambiental.

Concreción de los requisitos y criterios de solvencia: (artículo 92 LCSP).

Determinación de los criterios de solvencia de las empresas.

- En relación a la solvencia económica y financiera:
 - Volumen anual de negocios del licitador o candidato, que referido al año de mayor volumen de negocio de los tres (3) últimos concluidos, deberá ser al menos una vez y media el valor estimado del contrato cuando su duración no sea superior a un (1) año, y al menos una vez y media el valor anual medio del contrato si su duración es superior a un (1) año, y acreditado según el artículo 87.3ª LCSP.

Valor anual medio del contrato	1.242.068,53 €
Solvencia 1,5 veces valor anual medio del contrato	1.863.102,80 €

- En relación a la solvencia técnica o profesional:
 - Relación de principales suministros, del mismo tipo o naturaleza al que corresponde el objeto del contrato, realizados en los últimos tres (3) años. Debe incluir objeto, importe, fechas y el destinatario, público o privado, de los mismos. Cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución, en los últimos tres (3) años, sea igual o superior al 70 % de la anualidad media del contrato.

Valor anual medio del contrato	1.242.068,53 €
Solvencia 70% valor anual medio del contrato	869.447,97 €

Cuando la empresa licitadora hubiera ejecutado el contrato a través de una U.T.E se computará el importe de aquel en proporción a la participación de dicha empresa en la U.T.E.

Cuando las empresas liciten agrupadas en U.T.E se tendrán en cuenta los contratos ejecutados por todas las empresas que conformen la U.T.E de igual o similares características al objeto del contrato.

- Certificados expedidos por organismos independientes acreditativos del cumplimiento de normas de garantía de la calidad o de gestión medioambiental (de acuerdo a los artículos 93 y 94 LCSP).

El licitador justificará, mediante la presentación del documento correspondiente, las siguientes certificaciones ISO (o equivalentes expedidos por organismos independientes y reconocidos en cualquier estado miembro de la Unión Europea):

- Gestión de la calidad: ISO 9001 (o equivalente).
- Gestión ambiental: ISO 14001 (o equivalente).
- Gestión de la seguridad y salud en el trabajo: ISO 45001 (o equivalente)

9. Adscripción de medios

Al amparo del artículo 76 de la LCSP, los licitadores se comprometerán a adscribir a la celebración del contrato los medios materiales y personales necesarios para la correcta ejecución del contrato. A tal efecto, deberá incluirse en el SOBRE B, el compromiso de adscripción conforme al ANEXO IV.

Así, dada la dimensión del contrato, se considera indispensable para poder acometer el objeto del mismo, que el adjudicatario ponga a disposición el personal técnico que se especifica a continuación, distribuido según las necesidades operativas del contrato:

Perfil técnico	Personal necesario
Director/a o Responsable del contrato	1
Técnico/a especialista	4
Técnico/a en instalaciones	2
Total	7

- Director/a o Responsable del contrato: debe contar con al menos diez (10) años de experiencia en implementación y despliegue de sistemas de ticketing contactless para el pago en el transporte público.

Es el que, reuniendo las condiciones exigidas, tiene a su cargo la dirección técnica y realiza el seguimiento del resto del equipo asociado al proyecto para la correcta ejecución del contrato.

Entre sus otras funciones, como responsable del contrato, se encuentran la coordinación y supervisión de las tareas de diseño, desarrollo, implementación y despliegue del hardware y software que permitirá implementar la tarjeta TITC en el sistema de tarificación de los operadores de transporte público en los entornos urbanos y metropolitanos de la Comunidad Autónoma de Cantabria, así como la transmisión de datos entre los sistemas centrales de tales operadores de transporte y el CCGIC de la Red Transporte de Cantabria.

- Técnico/a especialista: debe contar con al menos diez (10) años de experiencia en implementación y despliegue de sistemas de ticketing contactless para el pago en el transporte público.

Es quien tiene a su cargo el desarrollo de software de los equipos de ticketing junto con la adecuación de las comunicaciones y protocolos de estos equipos para su operación con las nuevas tarjetas TITC y la posibilidad a su vez también de admitir pagos EMV con tarjeta bancaria o mediante códigos QR (quick response), todo ello en convivencia con las actuales tarjetas sin contacto y los títulos propietarios de los respectivos operadores de transporte público en entornos urbanos y metropolitanos.

Asimismo, es quien se encargará de la adecuación de los respectivos sistemas centrales de los operadores de transporte urbano y metropolitano para el tratamiento de las operaciones de la nueva tarjeta TITC, protocolos de comunicaciones con el CCGIC, para el envío y recepción de información intercambiada, y del correcto funcionamiento y adecuación de los sistemas de ayuda a la explotación SAE en los operadores de transporte público de otras áreas de influencia, al habilitar la configuración de cálculo de estimación teórica que el sistema SAE actual aplica a los servicios asignados a un autobús, pero que no se encuentra localizado, de modo que la información de tiempos de paso se proporciona en base a estimaciones teóricas.

Ejerce su labor bajo la dirección y supervisión del Director/a o Responsable del contrato.

- Técnico/a en instalaciones: deberá disponer al menos cinco (5) años de experiencia en realizar instalaciones de hardware y software de sistemas de ticketing contactless para el pago en el transporte público.

Es a quien se le encomienda labores específicas de instalación de aplicaciones/software y conexiones con otras aplicaciones de terceros bajo la supervisión del Técnico/a

Especialista. Así como otras labores de configuración e instalación de hardware y software sobre el equipamiento embarcado de la flota de autobuses de los operadores.

Los miembros del equipo asignados estarán siempre localizables y disponibles en las horas de trabajo para garantizar la cobertura necesaria de las prestaciones a realizar y para las reuniones a las que se les convoquen desde la Fundación CTL Cantabria.

El órgano de contratación requerirá, en su caso, la documentación acreditativa de la experiencia y titulación del personal adscrito al contrato, del licitador respecto del cual se formule la propuesta de adjudicación en tal momento. En este sentido, a través del curriculum vitae se indicará la titulación e información necesaria que acredite la experiencia profesional del personal, indicando al menos: Proyecto: nombre, objeto y fecha de realización. La fecha deberá indicar mes y año de comienzo y de fin de realización de los trabajos; Cliente; Actividad desarrollada por el técnico en el proyecto. Así mismo, para la acreditación de la titulación, se requerirá aportación del título correspondiente.

El licitador respecto del cual se formule la propuesta de adjudicación también aportará los datos y acreditará la afiliación y alta de todas ellas siempre con carácter previo al inicio de la actividad contratada.

Todo el personal asignado a este trabajo, y durante el desarrollo del proyecto, deberá tener capacidad para personarse en las dependencias de la Fundación CTL Cantabria.

Las personas que componen el equipo se desplazarán a los puntos de instalación durante las fases correspondientes cuando así les requiera la Dirección Técnica.

El personal dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente su función.

La entidad adjudicataria asegurará el desplazamiento de sus técnicos dentro del ámbito de las instalaciones, mediante la puesta a disposición de los mismos de los vehículos necesarios.

Igualmente, garantizará un medio de transporte adecuado para los desplazamientos de sus técnicos desde las zonas de instalación y desde sus oficinas a las oficinas de la Fundación CTL Cantabria, siempre que la Dirección Técnica requiera su presencia.

La Fundación CTL Cantabria se reserva el derecho a efectuar entrevistas personales o pruebas de cualificación escritas y/o de solicitar cuanta documentación adicional estime necesaria a lo largo de la ejecución del contrato.

La empresa contratada garantizará el cumplimiento de la legislación vigente en materia fiscal y en materia laboral y de Seguridad Social y Prevención de Riesgos Laborales en relación con el personal que emplee en la ejecución de la prestación. Así mismo, dará fe que las condiciones económicas de su propuesta garantiza la aplicación de convenio de referencia para la empresa.

La empresa contratista será la única responsable ante cualquier siniestro o reclamación (judicial o extrajudicial) relacionada con el personal que trabaje en la ejecución de la prestación, propio o de las eventuales subcontrataciones, no asumiendo la Fundación CTL Cantabria ningún tipo de responsabilidad laboral (incluida la referente a la seguridad y salud laboral), de Seguridad Social o fiscal que la empresa contratista contraiga directa o indirectamente. Igualmente, la empresa contratista asumirá exclusivamente las responsabilidades que pudieran derivarse de siniestros originados por la ejecución de la prestación. La Fundación CTL Cantabria podrá requerir en cualquier momento justificación del pago de las cuotas correspondientes a cada empleado del Adjudicatario, y en caso de apreciarse anomalías, dará cuenta a las autoridades competentes, paralizándose automáticamente las certificaciones y los correspondientes abonos.

10. Propuesta de criterios de adjudicación

Dada la existencia de un Pliego de Prescripciones Técnicas donde se recoge con detalle el alcance del contrato, la concreción de las tareas de adecuación de software y hardware de los operadores y el suministro de nuevos equipamientos y componentes de los sistemas de tarificación/ticketing, se considera que las prestaciones técnicas están definidas ampliamente y, por tanto, en este procedimiento de licitación no existen criterios cuya valoración dependa de un juicio de valor.

El artículo 145.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público señala expresamente que los criterios cualitativos deberán ir acompañados de un criterio relacionado con los costes. Siendo esto así, el criterio relativo al precio obedece a la observancia de un mandato legal. No obstante lo anterior, el objeto del contrato es susceptible de ser mejorado para lo cual se considera adecuado utilizar una pluralidad de criterios de adjudicación vinculados al mismo y que puedan valorarse mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de las fórmulas establecidas de acuerdo a lo establecido en el artículo 145.3 b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Por lo anteriormente expuesto, a través del presente se tiene a bien informar de los siguientes criterios de adjudicación, siendo que estos últimos se justifican en base a la evaluación de otros aspectos cualitativos relevantes como la ampliación de las horas de soporte formativo de los operadores de transporte para ayudar en la solución de incidencias en cuanto al manejo/configuración del sistema implantado y su mantenimiento, además de otros criterios como son la reducción de plazos de ejecución máximos respecto a tareas del hito “suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación”, y la ampliación del plazo de garantía.

En este sentido, y en coherencia con el principio de economía en la gestión de fondos públicos, se propone que la propuesta económica suponga un 55% del total de la puntuación establecida para el conjunto de los criterios selectivos; aplicándose la fórmula $PEi = 55 * (1 + \log_{10}(P_{min} / P_i))$ para valorar la oferta económica. Esta fórmula logarítmica ha sido escogida por haber demostrado en el pasado su buen rendimiento conforme a los parámetros que deben inspirar el diseño de este tipo de fórmulas. La fórmula logarítmica persigue y cumple con los siguientes principios:

- a) La oferta más económica recibe siempre la mayor puntuación
- b) A ofertas económicas distintas las puntuaciones son diferentes.
- c) No existen límites ni umbrales de saciedad
- d) Es progresiva.
- e) Es objetiva.
- f) No está sujeta a juicio de valor.
- g) Mantiene la igualdad de trato.

Igualmente se considera adecuado valorar una ampliación de las horas de soporte formativo al personal de los operadores de transporte para ayudar en solución de incidencias en cuanto al manejo/configuración del sistema implantado y su mantenimiento con un máximo de 5 puntos.

No obstante, a estos efectos, además de la oferta económica y la ampliación de horas del soporte formativo; para valorar la robustez de la oferta de los licitadores, se proponen otros criterios cuantitativos como es la reducción de los plazos de ejecución máximos de las tareas del hito “suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación”, con hasta un máximo de 35 puntos, y la ampliación del plazo de garantía con hasta un máximo de 5 puntos.

En lo que respecta al criterio reducción de los plazos de ejecución máximos de las tareas del hito “suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación” se establece para valorar de forma objetiva el compromiso que adquiere la empresa al presentar su oferta, y ser conocedor de que se compromete a ejecutarlo en un plazo de tiempo determinado para garantizar el cumplimiento de los objetivos CID (Council Implementing Decision) junto al resto de proyectos transversales del sistema SUPI. Mientras que la ampliación del plazo de garantía se establece con el fin de garantizar la calidad de los equipos de ticketing suministrados y software desarrollado para la implantación de la tarjeta TITC por un periodo superior a los 3 años establecidos.

Así, los criterios cuantificables mediante la mera aplicación de fórmulas tendrán un peso del 100 % de la valoración total de la oferta, como se refleja en la tabla adjunta a continuación:

<u>Descripción criterio</u>	<u>Ponderación:</u>	<u>Sobre</u>
<u>1.- Propuesta económica</u>	0 - 55 puntos	B
<u>2.- Soporte formativo</u>	0 - 5 puntos	
<u>3.- Reducción plazos de ejecución máximos tareas del hito “suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación”</u>	0 - 35 puntos	
<u>4.- Ampliación del plazo de garantía</u>	0 - 5 puntos	

Criterio 1 Propuesta económica (hasta 55 puntos).

Se valorará con hasta 55 puntos la oferta económica (excluido IVA) sobre el importe máximo de licitación, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PE_i = 55 * (1 + \log_{10} (P_{\min} / P_i))$$

Donde:

- PE_i = puntuación a obtener
- P_{\min} = precio de la oferta más económica
- P_i = precio de la oferta que se valora.

Obtendrá 0 puntos la oferta económica (excluido IVA) de cuantía igual al presupuesto neto de licitación.

En este criterio se podrá alcanzar un valor hasta 55 puntos, despreciando los puntos que estén fuera de este intervalo por los cálculos de la fórmula.

Criterio 2 Soporte formativo (hasta 5 puntos).

Se valora la disposición de un soporte formativo por parte del licitador al personal de cada uno de los operadores de transporte urbanos y metropolitanos de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

El soporte formativo será como mínimo 95 horas y no podrá superar el total de 200 horas, y estará directamente relacionado con la explotación/utilización y mantenimiento del sistema implantado.

Así, se valorará con hasta 5 puntos la propuesta con mayor número de horas destinadas a soporte formativo al personal de los operadores de transporte público.

La obtención de las puntuaciones para las propuestas de soporte formativo se hará de la siguiente manera:

- A la propuesta con mayor número de horas de soporte formativo se le asignarán 5 puntos. (No podrá superar el total de 200 horas entre todos los operadores de transporte).

- Obtendrá 0 puntos las propuestas que establezcan el mínimo de horas requerido (95 horas).
- A las restantes propuestas de número de horas de soporte formativo se les asignará la puntuación calculada a través de siguiente función:

$$PSF_i = 5 * (SF_i / SF_{max})$$

Donde:

- PSF_i = puntuación a obtener.
- SF_{max} = propuesta de soporte formativo con mayor número de horas ofertadas.
- SF_i = horas de la propuesta de soporte formativo que se valora.

Criterio 3 Reducción plazos de ejecución máximos de las tareas del hito “suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación” (hasta 35 puntos):

3.1.- Reducción plazo de ejecución “Suministro del equipamiento hardware de ticketing” (hasta 10 puntos)

Se valorará con hasta un máximo de 10 puntos la reducción del plazo máximo de ejecución de la tarea de “Suministro del equipamiento hardware de ticketing”, de acuerdo a las condiciones establecidas en el pliego de prescripciones técnicas.

La obtención de las puntuaciones para el plazo ofertado para ejecutar los trabajos de suministro del equipamiento hardware de ticketing se hará de la siguiente forma:

- A la oferta con menor plazo de ejecución de la tarea “Suministro del equipamiento hardware de ticketing” se le asignarán 10 puntos.
- 0 puntos aquellas ofertas que presenten un plazo de ejecución de los trabajos de la tarea “Suministro del equipamiento hardware de ticketing” igual al máximo del plazo admisible (10 meses / 300 días).
- A las ofertas restantes se les asignará la puntuación calculada a través de siguiente función:

$$P_i = 10 * PESEHT_{min} / PESEHT_i$$

Donde:

- P_i = puntuación a obtener
- $PESEHT_{min}$ = oferta (expresada en días) con menor tiempo de ejecución de la tarea de “Suministro del equipamiento hardware de ticketing”.
- $PESEHT_i$ = oferta (expresada en días) de tiempo de ejecución de la tarea de “Suministro del equipamiento hardware de ticketing” que se valora.

3.2.- Reducción plazo de ejecución “Desarrollos implantación tarjeta TITC” (hasta 15 puntos)

Se valorará con hasta un máximo de 15 puntos la reducción del plazo máximo de ejecución de la tarea de “Desarrollos implantación tarjeta TITC”, de acuerdo a las condiciones establecidas en el pliego de prescripciones técnicas.

La obtención de las puntuaciones para el plazo ofertado para ejecutar los trabajos de desarrollo para implantar la tarjeta TITC se hará de la siguiente forma:

- A la oferta con menor plazo de ejecución de la tarea “Desarrollos implantación tarjeta TITC” se le asignarán 15 puntos.
- 0 puntos aquellas ofertas que presenten un plazo de ejecución de los trabajos de desarrollo para implantar la tarjeta TITC igual al máximo del plazo admisible (12 meses / 360 días).
- A las ofertas restantes se les asignará la puntuación calculada a través de siguiente función:

$$P_i = 15 * PETDITTIC_{\min} / PETDITTIC_i$$

Donde:

- P_i = puntuación a obtener
- $PETDITTIC_{\min}$ = oferta (expresada en días) con menor tiempo de ejecución de la tarea de “Desarrollos implantación tarjeta TITC”.
- $PETDITTIC_i$ = oferta (expresada en días) de tiempo de ejecución de la tarea de “Desarrollos implantación tarjeta TITC” que se valora.

3.3.- Reducción plazo de ejecución “Instalación y puesta en marcha” (hasta 10 puntos)

Se valorará con un máximo de 10 puntos, la reducción del plazo (expresado en días), máximo de ejecución de la tarea de “Instalación y puesta en marcha” de acuerdo a las condiciones establecidas en el pliego de prescripciones técnicas.

La obtención de las puntuaciones para el plazo ofertado para instalación y puesta en marcha se hará de la siguiente forma:

- A la oferta con menor plazo de instalación y puesta en marcha se le asignarán 10 puntos.
- 0 puntos aquellas ofertas que presenten un plazo de ejecución de los trabajos de instalación y puesta en marcha igual al máximo del plazo admisible (13 meses / 390 días).
- A las ofertas restantes se les asignará la puntuación calculada a través de siguiente función:

$$P_i = 10 * PIPEM_{\min} / PIPEM_i$$

Donde:

- P_i = puntuación a obtener.
- $PIPEM_{\min}$ = oferta (expresada en días) con menor tiempo de instalación y puesta en marcha.
- $PIPEM_i$ = oferta (expresada en días) de tiempo instalación y puesta en marcha que se valora.

Criterio 4 Ampliación del plazo de garantía (hasta 5 puntos).

La oferta de mejora del plazo de garantía de los suministros y desarrollos de software para la implantación de la tarjeta TITC se valorará linealmente, de forma que a la oferta que presente mayor número de meses se le asignará la puntuación máxima de 5 puntos, y a aquellas ofertas que no mejoren el plazo de garantía se les asignará la puntuación de 0 puntos.

A las ofertas restantes se les asignará la puntuación calculada a través de siguiente función:

$$PG_i = 5 * (Nmeses_i / Nmeses_{\max})$$

Donde:

- PG_i = puntuación a obtener.
- $Nmeses_{\max}$ = oferta con mayor número adicional de meses de garantía.

- N_{meses_i} = oferta con número adicional de meses de garantía que se valora.

El número máximo de meses adicionales a ofertar serán 24 meses.

11. Comisión de valoración

Se constituirá una Mesa de Valoración que auxilie al Órgano de Contratación, que estará constituida por un Presidente, un Secretario y los vocales que se determinen.

12. Condiciones especiales de ejecución del contrato de carácter social, ético, medioambiental o de otro orden

De tipo social:

Para contrarrestar los posibles efectos de una excesiva contratación temporal y en base al artículo 202 de la LCSP, se incluye el compromiso para la empresa adjudicataria de mantener durante la ejecución del contrato el porcentaje de plantilla indefinida, debiendo adoptar políticas de igualdad entre mujeres y hombres en el trato y acceso al empleo, la clasificación, promoción, permanencia, formación, remuneración y extinción profesional.

Se consideran condiciones especiales de ejecución:

- **Obligación de emplear un porcentaje de plantilla indefinida.** Se establece como condición especial de ejecución que el porcentaje mínimo de plantilla indefinida, sobre el total del personal de la empresa adjudicataria del contrato, sea del 25 %.
- **Cumplimiento del Plan de Igualdad.** Las empresas de más de 50 trabajadores deben justificar la existencia de un Plan de Igualdad, con el contenido previsto en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. “La empresa contratista, en el caso de que no esté legalmente obligada a la elaboración del plan igualdad entre hombres y mujeres, tendrá que presentar una declaración responsable sobre las medidas aplicables en relación con las personas trabajadoras que participarán en la ejecución del contrato, para alcanzar la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito laboral, eliminar estereotipos y fomentar una igualdad efectiva y real entre mujeres y hombres.
- **Obligación de pago de salario recogido en convenio.** Se establece como condición especial de ejecución, la obligación de aplicar a la plantilla que ejecutará el contrato las condiciones de trabajo establecidas por el último convenio colectivo de empresa, sectorial o territorial, según corresponda, vigente en el que se encuadra y desarrolla la prestación contractual, sin perjuicio de las mejoras sobre lo dispuesto en el mismo. En particular, el contratista deberá abonar el salario recogido en el citado convenio colectivo de aplicación según la categoría profesional que le corresponda, sin que el salario pueda ser inferior a aquel.

Asimismo, el contrato se halla sujeto al cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y convencionales vigentes y que resulten de aplicación en materia laboral, de Seguridad Social y de Seguridad y Salud en el trabajo.

De protección de datos:

La ejecución del contrato implica la cesión de datos al contratista, por lo que el contratista deberá someterse a la normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos,

teniendo esta obligación el carácter de obligación contractual esencial a los efectos establecidos en la letra f) del apartado 1 del artículo 211 de la LCSP.

De tipo medioambiental:

Con el objetivo de minimizar los impactos medioambientales (en términos de necesidades de desplazamientos y emisiones de CO2 así como uso de recursos naturales), durante la ejecución del contrato se dará preferencia a la utilización de medios audiovisuales-telemáticos de comunicación como modo de interrelación, minimizándose los desplazamientos solo a aquellos trabajos en los que la presencia física sea requerida.

Toda documentación derivada de los trabajos (informes, especificaciones técnicas, planos, croquis, pliegos, etc) se entregará, preferentemente, en formato electrónico, salvo requerirse su impresión por los técnicos de la Fundación CTL Cantabria, y en tal caso, se haría utilizando papel 100% reciclado.

Cumplimiento Principio DNSH (Do Not Significant Harm)

Todas las actuaciones que se ejecuten dentro del Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) deben cumplir el principio de no causar un perjuicio significativo (Principio DNSH).

Así, el adjudicatario deberá cumplir el principio de no causar perjuicio significativo en relación a los seis objetivos medioambientales recogidos en el artículo 1 del Reglamento 2020/852:

- Mitigación del cambio climático - se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la mitigación del cambio climático si da lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
- Adaptación al cambio climático - se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la adaptación al cambio climático si provoca un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos.
- Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos - se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos si va en detrimento del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas, y del buen estado ecológico de las aguas marinas.
- Economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos - se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos, si genera importantes ineficiencias en el uso de materiales o en el uso directo o indirecto de recursos naturales; si da lugar a un aumento significativo de la generación de residuos, el tratamiento mecánico-biológico, incineración o depósito en vertedero de residuos; o si la eliminación de residuos a largo plazo puede causar un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente.
- Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo - se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la prevención y el control de la contaminación cuando da lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo.
- Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas - se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la protección y restauración de la biodiversidad

y los ecosistemas cuando va en gran medida en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas, o va en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión.

Así mismo, el adjudicatario no desarrollará ninguna de las actividades excluidas según lo indicado por la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

En este sentido, las actividades excluidas son:

- Refinerías de petróleo
- Centrales térmicas de carbón y extracción de combustibles fósiles
- Generación de electricidad y/o calor utilizando combustibles fósiles y relacionados con su infraestructura de transporte y distribución
- Eliminación de desechos (por ejemplo, nucleares, que puedan causar daños a largo plazo al medioambiente)
- Inversiones en instalaciones para la deposición de residuos en vertedero o inversiones en plantas de tratamiento biológico mecánico (MBT) que impliquen un aumento de su capacidad o de su vida útil (salvo plantas de tratamiento de residuos peligrosos no reciclables)
- Actividades cubiertas por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (según el Anexo I de la Ley 1/2005 de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

Por último, el adjudicatario no prevé efectos directos del proyecto sobre el medio ambiente, ni efectos indirectos primarios, entendiendo como tales aquéllos que pudieran materializarse tras su finalización, una vez realizado el proyecto.

El responsable del contrato realizará el seguimiento del cumplimiento de dichas condiciones especiales de ejecución y podrá recabar del adjudicatario, en cualquier momento durante la ejecución del contrato, la documentación correspondiente o cualquier otra que estime pertinente para ejercer sus facultades de control y evaluación del cumplimiento del contrato, así como solicitar la celebración de reuniones de seguimiento o informes periódicos de evaluación.

El adjudicatario asume la obligación de tener a disposición del responsable del contrato y facilitar la información y documentación requerida para acreditar el cumplimiento de las condiciones especiales de ejecución.

La acreditación de las condiciones especiales de ejecución se realizará mediante la presentación por parte del contratista, a requerimiento del responsable del contrato, de un certificado o declaración responsable una vez iniciada la ejecución del contrato y antes de su finalización, tantas veces como le sea requerido.

13. Duración del contrato

El plazo de ejecución del contrato es de quince (15) meses a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.

Seguidamente se definen los plazos máximos de ejecución de los respectivos hitos y tareas a ejecutar en relación a las prestaciones descritas en los apartados 5, 6, 7, 8 y 9 del pliego de prescripciones técnicas:

13.1. Análisis y diseño:

- Plazo máximo de un (1) mes para la entrega del plan de trabajo y de suministro, así como de un cronograma que refleje los compromisos adquiridos de ejecución y de entrega. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.
- Plazo máximo de un (1) mes para un replanteo general de las instalaciones y sistemas (ver apartado 4 y 5 del PPT). Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.
- Plazo máximo de dos (2) meses para la entrega del proyecto técnico, descripción de los medios y procedimientos para el control de calidad, plan de pruebas, medidas de seguridad y salud y el plan de formación, (ver apartado 9 del PPT). Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.

13.2. Suministro equipamientos, desarrollos de software e implantación:

- Suministro del equipamiento hardware de ticketing. Plazo máximo de diez (10) meses para la ejecución de la tarea según lo establecido en el PPT. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.
- Desarrollos implantación tarjeta TITC. Plazo máximo de doce (12) meses para la ejecución de la tarea según lo establecido en el PPT. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.
- Instalación y Puesta en marcha. Plazo máximo de trece (13) meses para la ejecución de la tarea según lo establecido en el PPT. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.
- Desarrollos adecuación SAE. Plazo máximo de seis (6) meses para la ejecución de la tarea según lo establecido en el PPT. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.

13.3. Documentación y formación de personal:

- Plazo máximo de catorce (14) meses para la entrega de documentación completa “As Built” según lo establecido en el PPT. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.
- Plazo máximo de quince (15) meses para impartir la formación, según lo establecido en el PPT. Dicho plazo comenzará a contar desde el día siguiente a la formalización del contrato.

14. Financiación del contrato.

La actuación cuenta con presupuesto adecuado y suficiente al amparo del Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes por la que se aprueba la distribución territorial y los criterios de reparto entre las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla de los créditos destinados a la financiación de actuaciones presupuestarias de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución de los correspondientes al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia aprobada al efecto con fecha 5 de noviembre de 2021, que establece que el destinatario final es la Comunidad Autónoma de Cantabria, y en su caso, entidades públicas como es el caso de la Fundación CTL Cantabria.

Según se recoge en el Informe de Suficiencia Financiera emitido al efecto.

En Santander, a la fecha de la firma electrónica

EL TÉCNICO DE TRANSPORTES
DE LA FUNDACIÓN DEL SECTOR PÚBLICO
CENTRO TECNOLÓGICO EN LOGÍSTICA
INTEGRAL CANTABRIA, M.P.

EL TÉCNICO JURÍDICO
DE LA FUNDACIÓN DEL SECTOR PÚBLICO
CENTRO TECNOLÓGICO EN LOGÍSTICA
INTEGRAL CANTABRIA, M.P.

Fdo.: Francisco Márquez Córdoba

Fdo.: Aroa Revuelta González

ANEXO PARA LA DETERMINACIÓN DEL PRECIO DEL CONTRATO

De acuerdo a lo establecido en el artículo 100.2 de la LCSP, el presupuesto base de licitación se desglosa a continuación e incluye los siguientes conceptos:

Costes suministros

En consonancia con lo establecido en el artículo 102.3 de la LCSP, se trata de un contrato en que el coste económico principal es directo y viene determinado por el coste del equipamiento objeto de suministro, y en menor grado por el coste salarial del personal técnico para la ejecución de los trabajos de desarrollo de software e instalación de los equipos embarcados.

En cuanto a la estimación de las partidas objeto de suministro el sistema de determinación del precio se ha llevado a cabo a partir de la contabilidad histórica obrante en la Fundación relativa a contratos de objeto análogo celebrados en ejercicios anteriores y ajustados a mercado en el momento de cálculo y según consultas de otros contratos similares al objeto del presente contrato.

Costes laborales

Los costes de personal se calculan a partir del XVIII Convenio colectivo estatal de empresas de consultoría, y estudios de mercados y de la opinión pública. En el artículo 1.2 del citado Convenio, entre su ámbito funcional y obligadas por éste, están incluidas las empresas de servicios de informática, de servicios de tecnologías de la información, así como las de investigación de mercados y de la opinión pública que vinieran rigiéndose por el antes citado Convenio Colectivo.

En este sentido, para determinar los costes salariales aplicables al objeto del presente contrato se parte de la definición de los grupos profesionales y áreas de actividad indicadas en el artículo 15 del Convenio *Área 3. Desarrollo de software, Programación y Explotación de Sistemas.*

“Las actividades de esta área se encuentran entre alguna de las siguientes:

Desarrollo de software, programación: análisis técnico, diseño, desarrollo, pruebas, integración, implantación, seguimiento y documentación, mantenimiento evolutivo y correctivo, tanto de nuevos desarrollos de software, como de actualizaciones de software existente y de soluciones, servicios y productos ya existentes desarrollados a medida.

Explotación de Sistemas: diseño, implantación y administración o gestión de infraestructuras de las tecnologías de la información y comunicaciones referidos a la integración de sistemas, así como el diseño, implantación y gestión de infraestructuras. Mantenimiento, reparación, resolución de problemas y supervisión de sistemas operativos, aplicaciones y servidores”.

El convenio citado no especifica desagregación de costes por género, conteniendo no obstante cláusulas y medidas específicas en materia de igualdad de oportunidades y contra la discriminación laboral. Para determinar los costes de los salarios se toman como referencia los

importes anuales recogidos en las tablas salariales vigentes del convenio de referencia (art. 27 y Anexo I); con una distribución en catorce (14) pagas, divididas en doce mensualidades naturales, más una paga extraordinaria en el mes de julio y otra en el mes de diciembre, (art. 28).

De entre los importes indicados, se han tomado como base los siguientes para el cálculo:

Categoría Profesional			Nº Trabajadores	Retribución Salario Base + Plus Convenio desde 01-01-2024	Antigüedad 5 trienios 5% Salario Base	Total Retribución desde 01-01-2024
Área de Actividad	Grupo	Nivel				
3	A	I	1	28.850,23 €	6.635,15 €	35.485,38 €
3	B	I	4	27.985,64 €	6.436,70 €	34.422,34 €
3	C	I	2	26.534,12 €	6.105,46 €	32.639,58 €

Para calcular el coste laboral por hora hemos dividido la retribución total del año para cada miembro del equipo y su coste de Seguridad Social a cargo de la empresa (31,98%) entre el número de horas que integra la jornada máxima de trabajo efectivo en cómputo anual, concretamente 1800 horas anuales, con una previsión de incremento de la retribución salarial anual del 2,5% a partir del 31 de diciembre de 2024.

Total Retribución desde 01-01-2025	Coste Laboral € / hora (T. Retrib. + SS) / 1800 h desde 01-01-2024	Coste Laboral € / hora (T. Retrib. + SS) / 1800 h desde 01-01-2024	2024	2025
36.372,51 €	(46.833,60 €) / 1800 h	(48.004,44 €) / 1800 h	26,02 €	26,67 €
35.282,90 €	(45.430,60 €) / 1800 h	(46.566,37 €) / 1800 h	25,24 €	25,87 €
33.455,57 €	(43.077,72 €) / 1800 h	(44.154,66 €) / 1800 h	23,93 €	24,53 €

A continuación, se desglosa la distribución de las tareas a realizar en horas, para poder así calcular los costes laborales, el cálculo de horas se ha establecido a partir del tiempo del plazo de ejecución del contrato en sus distintas fases, y el personal necesario para la ejecución de estos que se establece en la adscripción de medios.

En base a los trabajos requeridos, se estima que, a tenor de la experiencia acumulada, se requeriría, en media, la siguiente dedicación de personal:

Perfiles Equipo de Trabajo	Nº Trabajadores	Estimación Horas Totales (15 meses)
Director/Responsable	1	2.200
Técnico Especialista	4	8.880
Técnico Instalador	2	4.500

Haciendo los cálculos globales para el total de trabajos a realizar por el equipo de trabajo, teniendo en cuenta la duración del contrato (15 meses), se obtiene la siguiente distribución de carga de trabajo por proyecto y su respectivo coste económico por su ejecución:

Adecuación del sistema central y BBDD del sistema Central de TORREBUS. Desarrollos complementarios para integración de servicios nuevos sobre los actuales, incluye adaptación de registros, actualización sistema de gestión, generación de componentes, ayuda a la puesta en marcha, soporte técnico, etc.	1.055 hrs
Instalación en TORREBUS de Pupitre SAE+ Billetaje con lector TSC, EMV, QR, Modem 4G y WIFI, Voz IP, pantalla táctil y base externa para su conexión, etc. de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexionado y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	30 hrs
Adecuación del sistema central y BBDD del sistema Central de TUS. Desarrollos complementarios para integración de servicios nuevos sobre los actuales, incluye adaptación de registros, actualización sistema de gestión, generación de componentes, ayuda a la puesta en marcha, soporte técnico, etc.	1.175 hrs
Instalación en TUS de Pupitre SAE+ Billetaje con lector TSC, EMV, QR, Modem 4G, 4 módulos SAM y WIFI, Voz IP, pantalla táctil y base externa para su conexión, etc. de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexionado y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	320 hrs
Instalación en TUS de Validadora TSC, EMV, QR, 4 módulos SAM, pantalla táctil y base externa para su conexión, cerraduras de seguridad, tapa trasera y conector, etc. de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexionado y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	100 hrs
Instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de Pupitre SAE+ Billetaje con lector TSC, EMV, QR, Modem 4G y WIFI, Voz IP, pantalla táctil y base externa para su conexión, etc. de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexionado y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	45 hrs
Instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de Validadora TSC, EMV, QR, 4 módulos SAM, pantalla táctil y base externa para su conexión, cerraduras de seguridad, tapa trasera y conector, etc. de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexionado y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	65 hrs
Instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de lector QR para pupitre existente, incluido cableado, interconexionado y puesta en servicio, según lo especificado en el PPT.	70 hrs

Instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de lector TSC y EMV para pupitre existente, incluido cableado, interconexión y puesta en servicio, según lo especificado en el PPT.	105 hrs
Desarrollo software para (lector EMV) incluido en pupitre y canceladora existente en tarjetas Mifare TC, Desfire TITC y Mifare TORREBUS, incluyendo aplicativo EMV para 180 pupitres y 23 validadoras	3.990 hrs
Adecuación SAE en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA, con la incorporación de horarios teóricos	735 hrs
Instalación de módulo SAM facilitado por tercero en equipo de ticketing, ... incluyendo cualquier accesorio necesario para su correcto funcionamiento, totalmente instalado, anclado, interconexión y puesto en servicio según lo especificado en el PPT.	120 hrs
Desarrollo de software para el tratamiento de la tarjeta TITIC con módulos Sam y resto de títulos de los operadores de OTRAS AREAS DE INFLUENCIA en los terminales portátiles tipo Android.	2.570 hrs
Partida alzada a justificar y desglosar para la documentación (manuales, documentación "As Built", ...) a entregar al personal de CTL, de acuerdo a lo especificado en los PPT.	105 hrs
Partida alzada a justificar y desglosar para la formación del personal de CTL, o quien este considere, en todos los aspectos de la solución implantada, de acuerdo a lo especificado en los PPT.	95 hrs
Partida alzada a justificar y desglosar para desarrollos evolutivos y adicionales para integración de servicios nuevos de SAE, adecuación de sistemas centrales y BBDD, etc	1.050 hrs
Partida alzada a justificar y desglosar para desarrollo evolutivos y adicionales para adecuar e integrar sistemas de validación embarcados de operadores como: pupitres, lectores TSC, EMV y QR, validadoras, etc y modificar el protocolo de comunicaciones de tales equipos.	1.025 hrs
Pruebas propias de la Implantación del sistema de billeteo según lo especificado en los PPT.	245 hrs
Pruebas de integración de la Implantación del sistema de billeteo según lo especificado en los PPT.	210 hrs
Pruebas de desarrollos evolutivos y adicionales de sistemas embarcados, protocolos de comunicación, información al pasajero y ticketing	2.470 hrs
Total	15.580 hrs

A continuación, se desglosa la distribución de tareas repercutidos los costes laborales e indirectos:

Nº	UD.	CONCEPTO	MED.	PRECIO UNITARIO	COSTE INDIRECTO	IMPORTE TOTAL
CAPITULO 1: EQUIPAMIENTO Y DESARROLLOS						
1.1	Ud.	Adecuación del sistema central y BBDD del sistema Central de TORREBUS. Desarrollos complementarios para integración de servicios nuevos sobre los actuales, incluye adaptación de registros, actualización sistema de gestión, Generación de componentes, Ayuda a la puesta en marcha, Soporte técnico, etc.	1,00	27.079,70 €	1.353,99 €	28.433,69 €
1.2	Ud.	Suministro e instalación en TORREBUS de Pupitre SAE+ Billetaje con lector TSC, EMV, QR, Modem 4G, 4 módulos SAM y WIFI, Voz IP, pantalla táctil y base externa para su conexión, etc.; de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexión y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	14,00	5.602,54 €	280,13 €	82.357,38 €
1.3		Adecuación del sistema central y BBDD del sistema Central de TUS. Desarrollos complementarios para integración de servicios nuevos sobre los actuales, incluye adaptación de registros, actualización sistema de gestión, Generación de componentes, Ayuda a la puesta en marcha, Soporte técnico, etc.	1,00	29.803,70 €	1.490,19 €	31.293,89 €
1.4	Ud.	Suministro e instalación en TUS de Pupitre SAE+ Billetaje con lector TSC, EMV, QR, Modem 4G, 4 módulos SAM y WIFI, Voz IP, pantalla táctil y base externa para su conexión, etc.; de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexión y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	50,00	5.602,54 €	280,13 €	294.133,50 €
1.5	Ud	Suministro e instalación en TUS de Canceladora con lector TSC, EMV, QR, 4 módulos SAM, pantalla táctil y base externa para su conexión, cerraduras de seguridad, tapa trasera y conector, etc.; de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexión y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	48,00	2.527,68 €	126,38 €	127.394,88 €
1.6	Ud	Suministro e instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de Pupitre SAE+ Billetaje con lector TSC, EMV, QR, Modem 4G, 4 módulos SAM y WIFI, Voz IP, pantalla táctil y base externa para su conexión, etc.; de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexión y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	10,00	5.602,54 €	280,13 €	58.826,70 €
1.7	Ud	Suministro e instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de Canceladora con lector TSC, EMV, QR, 4 módulos SAM, pantalla táctil y base externa para su conexión, cerraduras de seguridad, tapa trasera y conector, etc.; de acuerdo a lo especificado en el PPT, incluido cableado, anclado, interconexión y puesta en servicio del equipamiento embarcado, así como el desmontaje y la retirada del equipamiento actual, según lo especificado en el PPT.	23,00	2.527,68 €	126,38 €	61.043,38 €
1.8	Ud	Suministro e instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de lector QR para pupitre existente, incluido cableado, interconexión y puesta en servicio, según lo especificado en el PPT.	68,00	371,75 €	18,59 €	26.543,12 €

1.9	Ud	Suministro e instalación en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA de lector TSC y EMV para pupitre existente, incluido cableado, interconexión y puesta en servicio, según lo especificado en el PPT.	180,00	1.237,12 €	61,86 €	233.816,40 €
1.10	Ud	Desarrollo software en operadores OTRAS AREAS DE INFLUENCIA para lector EMV incluido en pupitre y canceladora existente para el tratamiento de tarjetas Mifare Classic TC, Desfire TITC y Mifare TORREBUS, incluyendo aplicativo EMV para 180 pupitres y 23 validadoras	1,00	106.819,05 €	5.340,95 €	112.160,00 €
1.11	Ud	Adecuación SAE en OTRAS AREAS DE INFLUENCIA, con la incorporación de horarios teóricos y protocolo SIRI	1,00	18.838,60 €	941,93 €	19.780,53 €
1.12	Ud	Instalación de módulo SAM facilitado por tercero en equipo de ticketing, etc.; incluyendo cualquier accesorio necesario para su correcto funcionamiento, totalmente instalado, anclado, interconexión y puesto en servicio según lo especificado en el PPT.	348,00	9,25 €	0,46 €	3.379,08 €
1.13	Ud	Suministro e instalación de terminales de validación portátil tipo Android con impresora por conexión bluetooth, base de carga y funda para los operadores de OTRAS AREAS DE INFLUENCIA. Incluye desarrollo de software para el tratamiento de la tarjeta TITC con módulos SAM y resto de títulos de los operadores de OTRAS AREAS DE INFLUENCIA en los terminales portátiles tipo Android.	8,00	9.603,05 €	480,15 €	80.665,60 €

TOTAL CAPÍTULO 1

1.159.828,15 €

Nº	UD.	CONCEPTO	MED.	PRECIO UNITARIO	COSTE INDIRECTO	IMPORTE TOTAL
----	-----	----------	------	-----------------	-----------------	---------------

CAPÍTULO 2: DOCUMENTACION Y FORMACION

2.1	PA	Partida alzada a justificar y desglosar para la documentación (manuales, documentación "As Built", etc.) a entregar al personal de CTL, de acuerdo a lo especificado en los PPT.	1,00	2.595,75 €	129,79 €	2.725,54 €
2.2	PA	Partida alzada a justificar y desglosar para la formación del personal de CTL, o quien este considere, en todos los aspectos de la solución implantada, de acuerdo a lo especificado en los PPT.	1,00	2.343,75 €	117,19 €	2.460,94 €

TOTAL CAPÍTULO 2

5.186,48 €

Nº	UD.	CONCEPTO	MED.	PRECIO UNITARIO	COSTE INDIRECTO	IMPORTE TOTAL
----	-----	----------	------	-----------------	-----------------	---------------

CAPÍTULO 3: REPUESTOS Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

3.1	PA	Partida alzada a justificar y desglosar para repuestos.	1,00	6.954,30 €	347,72 €	7.302,02 €
3.2	PA	Partida alzada a justificar y desglosar para desarrollos evolutivos y adicionales de SAE, Sistemas Centrales, BBDD, etc.	1,00	27.427,50 €	1.371,38 €	28.798,88 €
3.3	PA	Partida alzada a justificar y desglosar para desarrollo evolutivos y adicionales de pupitres, validadoras, lectores, protocolos de comunicaciones, etc.	1,00	26.247,20 €	1.312,36 €	27.559,56 €

TOTAL CAPÍTULO 3

63.660,46 €

Nº	UD.	CONCEPTO	MED.	PRECIO UNITARIO	COSTE INDIRECTO	IMPORTE TOTAL
CAPÍTULO 4: PRUEBAS						
4.1	Ud.	Pruebas propias de la Implantación del sistema de billeteaje según lo especificado en los PPT.	1,00	6.050,05 €	302,50 €	6.352,55 €
4.2	Ud.	Pruebas de integración de la Implantación del sistema de billeteaje según lo especificado en los PPT.	1,00	5.218,30 €	260,92 €	5.479,22 €
4.3	Ud.	Pruebas de desarrollos evolutivos y asistencia de supervisión de pruebas generales.	1,00	61.130,45	3.056,52	64.186,97
TOTAL CAPÍTULO 4						76.018,74 €
TOTAL PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL						1.304.693,83

Costes indirectos

Referente a la partida “costes indirectos”, ésta se calcula aplicando un 5 % de la partida precio unitario de cada una de las unidades de concepto.

Gastos generales de estructura y beneficio industrial

En relación a la incorporación de los gastos generales de estructura y el beneficio industrial para el cálculo del valor estimado, en los contratos de obra no se plantea controversia alguna, dado que se encuentran regulados en el artículo 131 del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RGLCAP). Aspecto que no se haya resuelto en cuanto al resto de tipos de contratos, debido a que ni en la normativa anterior (RGLCAP) ni en la LCSP se hace mención, de modo expreso, respecto a cómo efectuar el cálculo de tales partidas (gastos generales de estructura y beneficio industrial) en aquellos contratos que no son los de obras.

Así, nos encontramos ante una heterogeneidad de situaciones dispares en licitaciones públicas; supuestos en los que, para un mismo objeto de contrato, o para una misma prestación, no sólo los órganos de contratación hacen cálculos distintos estableciendo porcentajes diferentes de los gastos generales y el beneficio industrial, sino que estos cálculos diferentes dan lugar a importes del valor estimado que difieren entre las diferentes contrataciones, lo cual dificulta a un mismo licitador realizar las ofertas a una misma prestación. Por tanto, resulta imprescindible plantear un criterio unificado que defina el método de realizar el cálculo de los gastos generales de estructura y del beneficio industrial para los contratos distintos al de obras que se vayan a licitar por parte de la Fundación del Sector Público Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria, M.P., y que, a su vez, se dé cumplimiento a lo establecido en el artículo 101.2 de la LCSP:

“En el cálculo del valor estimado deberán tenerse en cuenta, como mínimo, además de los costes derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes, otros costes que se deriven de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial”.

En relación a ello, los referidos porcentajes, del 13 al 17% para gastos generales de estructura, y el 6% para el beneficio industrial, son los únicos porcentajes cuantificados como derecho positivo en la normativa contractual, lo que ha motivado, inevitablemente, pronunciamientos doctrinales en cuanto a su posible aplicación al resto de contratos que no son de obras. Así, la aplicación de este precepto, (artículo 131 del RGLCAP), a otros tipos de contratos ha sido abordada desde la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado en sus informes 50/08 y 40/19, en los que hace referencia a los conceptos que comprenden ambas partidas y a que nada obsta a que los porcentajes establecidos en el artículo 131 del RGLCAP, tanto los previstos para los gastos generales como el relativo al beneficio industrial, puedan ser de aplicación al resto de contratos en la medida en que el órgano de contratación los considere adecuados a la naturaleza de la prestación contractual y a las características propias del contrato en cuestión objeto de licitación.

Destacar también que el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, en su Resolución 683/2016, se posiciona a favor de considerar dicho precepto reglamentario como orientativo para el resto de contratos, a partir de la consideración de la regulación del contrato de obras como una suerte de norma-marco:

“Habida cuenta de que el referido porcentaje -en referencia al previsto en el artículo 131 RGLCAP- es establecido legalmente para determinar el presupuesto de licitación en el contrato de obra, así como el carácter modelo que el contrato de obra ha tenido tradicionalmente en el ámbito de la contratación pública, este porcentaje debe considerarse como orientativo a los efectos de determinar si el precio unitario que figura en los pliegos que rigen la licitación cumple con los requisitos exigidos en el artículo 87 TRLCSP”.

De acuerdo con lo expuesto, con el fin de consensuar un criterio único y homogéneo en la determinación de los gastos a incluir en el valor estimado, puede concluirse que dada la obligatoriedad por parte de la LCSP de especificar en todos los contratos estos gastos generales de estructura y el beneficio industrial, se puede determinar como referencia la aplicación, a todos los contratos, a falta de norma específica, de lo establecido en el artículo 131 del RGLCAP.

Por consiguiente, una vez determinada la posibilidad de aplicar el precepto del RGLCAP referido a los contratos de obras al resto de los contratos públicos, se considera conveniente por razones de homogeneidad, de economía y de ahorro del gasto público y de transparencia, concretar por parte de la Fundación del Sector Público en Logística Integral Cantabria, M.P., los porcentajes a aplicar a los conceptos mencionados para el resto de contratos públicos distintos del contrato de obras; no obstante, ante de determinar dichos porcentajes correspondientes a ambas partidas de gasto para el resto de los contratos, conviene, previamente, aclarar qué concepto comprenden:

- La partida de gastos generales de estructura hace referencia a aquellos costes que deben tenerse en cuenta a la hora de determinar el precio del contrato, deducidos de los conceptos que integran el presupuesto base de licitación, y que no guardan una relación directa con la ejecución del contrato ni con las obligaciones derivadas del mismo; es decir, son aquellos desembolsos relacionados con un proyecto de cualquier tipo por el mero hecho de tener una actividad en funcionamiento y engloba los gastos necesarios para no cesar la actividad, pero

que no están directamente relacionados con los productos o servicios que se ofrecen y, por lo tanto, no aumentan los beneficios de la empresa.

En definitiva, se trata de gastos que no tienen la consideración de coste del servicio, porque no dependen directamente de la prestación de éste, sino que constituyen realmente costes derivados de la actividad general de la empresa contratista, y que pueden responder a conceptos más o menos habituales y normalizados en el mercado, por lo que nada obsta para que, a falta de una disposición específica, y en la medida en que el órgano de contratación los considere adecuados a la naturaleza de la prestación contractual y a las características propias del contrato en cuestión, se pueda aplicar, al resto de contratos, la horquilla establecida en el artículo 131 del RGLCAP para el contrato de obras, fijada entre el 13% y el 17%.

En este sentido, en el cálculo de los “gastos generales de estructura” del presente contrato se contempla un 13% sobre el presupuesto de ejecución material (PEM = CD + CI).

- En cuanto a la partida de beneficio industrial, en relación a la aplicación del porcentaje del 6%, aunque no se recoge expresamente en la LCSP tal concepto, sí podemos encontrar referencias en preceptos relativos a la resolución de los contratos de obra, de suministros y de servicios (artículos 246, 307 y 313 de la LCSP) en los que se señala como derecho del contratista a percibir el 6% del precio de adjudicación del contrato de la prestación dejada de realizar en concepto de beneficio industrial, por lo que este precepto se puede entender aplicable a cualquier contrato.

En este sentido, para la partida “beneficio industrial del presente contrato se contempla un 6% sobre el presupuesto de ejecución material (PEM = CD + CI).

A la vista de lo anterior, el desglose del presupuesto base de licitación es el siguiente

	Importe
Presupuesto de ejecución material, PEM	1.304.693,83 €
Gastos generales de estructura (13% del PEM)	169.610,20 €
Beneficio industrial (6% del PEM)	78.281,63 €
Presupuesto Neto	1.552.585,66 €
IVA (21%)	326.042,99 €
Presupuesto Base de Licitación	1.878.628,65 €