



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DEL EXPEDIENTE PARA LA ADQUISICIÓN DE UN BUQUE MULTIPROPOSITO DE TRANSPORTE LOGÍSTICO BTLA (artículo 116.1 de la LCSP).

A los efectos de lo establecido en los artículos 28 y 116 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), se hace constar lo siguiente:

1. COMPETENCIA Y ÓRGANO DE CONTRATACIÓN.

Dentro del ámbito de actuación de la Dirección de Gestión Económica de la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada (en virtud del RD 1011/2013, de 20 de diciembre (BOE 311), de las facultades delegadas por Orden DEF/244/2014, de 10 de febrero (BOE 46) y Resolución 01/2020, de 29 de enero, del Director de Asuntos Económicos de la Armada), y en el ejercicio de sus competencias, se dan las circunstancias que se exponen a continuación y que justifican la necesidad, idoneidad y alcance de la contratación que se propone, de conformidad de lo dispuesto en el art. 28 de la LCSP.

2. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del contrato, incluido en el artículo 2 de la LCSPDS, está constituido por el suministro de un buque multipropósito de transporte logístico que durante el proceso de adquisición será modificado específicamente para fines militares.

El suministro que constituye el objeto de licitación es el que se detalla en el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT).

3. NECESIDAD E IDONEIDAD ADMINISTRATIVA A SATISFACER.

Conforme al artículo 28 de la LCSP, en la Armada se ha valorado la necesidad e idoneidad del contrato, considerándolo medio adecuado, válido y apropiado para la consecución del objetivo, garantizando que las capacidades de transporte logístico por vía marítima, remolque de altura y apoyo a al adiestramiento de las unidades de la Flota se realicen con agilidad, fluidez y seguridad.

La Armada cuenta con el “Contra maestre Casado” (A-01) como única unidad especializada en el transporte logístico a gran escala. El buque, que fue construido en 1953 y causó alta en la Armada en 1983, presenta serios problemas de obsolescencia, que entrañan un alto riesgo de perder esta capacidad operativa en caso de sufrir averías catastróficas que le impidieran navegar.

Así mismo, la Armada cuenta con los cuatro remolcadores de altura “Mar Caribe” (A-101), “Mahón” (A-51), “Las Palmas” (A-52) y “La Graña” (A-53), adquiridos de segunda mano entre 1978 y 1988, cuya función principal es el transporte logístico a menor escala, el remolque de altura, y el apoyo al adiestramiento, a la vigilancia de los espacios marítimos de soberanía, a la búsqueda y salvamento marítimo, y a la lucha contra la contaminación del mar. Como en el caso anterior, estas unidades han



superado el ciclo de vida normal de una unidad. Asimismo, han demostrado importantes carencias en el remolque de altura de unidades de gran porte, como el LHD, los LPD y los BAC.

Para el despliegue de la Flota es fundamental garantizar que las capacidades de transporte logístico por vía marítima, remolque de altura y apoyo a al adiestramiento de las unidades de la Flota se realicen con agilidad, fluidez y seguridad, considerando, por todo lo expuesto, justificado la necesidad de la contratación.

4. DIVISIÓN EN LOTES

El contrato no se fracciona en lotes, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 99.3 LCSP.

En el caso de este contrato, se entiende que la naturaleza del contrato constituye una unidad de funcionamiento y su división en lotes dificultaría la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico, por todo ello se entiende que el presente expediente no es susceptible de división en lotes.

Asimismo y en cuanto al considerando 78 de la Directiva 2014/24/UE, sobre la necesidad de adaptación de la contratación pública a las necesidades de las PYME, para facilitar el acceso de las mismas a la contratación pública, mediante la división de los grandes contratos en lotes, para adaptarse a la capacidad y cualificación en gremios de las mismas, se justifica igualmente, que la ejecución de este contrato, por su cualificación, es perfectamente adaptable a la capacidad de las PYME, por lo que no procede su división en lotes.

5. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO.

5.1. Presupuesto Base Licitación (PBL): VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €).

Base Imponible: VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €).

IVA 21%: EXENTO*

5.2. El Valor Estimado del contrato, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido, es VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000,00 €), calculado en la forma prevista en el artículo 101 de la LCSP:

| | |
|--------------------|-----------------|
| PBL (sin IVA)..... | 20.000.000,00 € |
| Modificación..... | 0,00 € |
| Prórrogas..... | 0,00 € |
| VE..... | 20.000.000,00 € |

Para la estimación del presupuesto base se ha tenido en cuenta la estimación de coste efectuada por el Ramo Técnico de Plataformas Navales de la Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales de la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada. Esta estimación ha sido modulada por la disponibilidad de dotación presupuestaria.

El precio del contrato será el ofertado por el licitador en cuyo favor se acuerde la adjudicación.

El precio ofertado no podrá superar en ningún caso el importe del PBL.



El precio establecido comprende el suministro ejecutado y entregado, de conformidad con lo di puesto en los diversos documentos que constituyen el contrato, por lo que cualquier requisito, trabajo, documento, desplazamiento, elemento o medio que sea necesario aportar por el contratista para el buen desarrollo y cumplimiento del contrato estarán incluidos en el precio del contrato.

Se considera la obtención mediante la compra de segunda mano de un buque multipropósito de transporte logístico. Ello sería muy oportuno debido a que la adquisición es muy inmediata, y a que en la actualidad este mercado ofrece un excedente significativo de buques de más de 15 años. Respecto a la financiación, la estimación inicial de costes por buque es de 20.000.000,00 €, para adquisición y adecuación a los estándares de la Armada, lo que ofrece una relación beneficio/coste muy superior a la obtención vía construcción naval. Dado que la disponibilidad en el mercado no atiende a una programación, la obtención de estos buques solo podría llevarse a cabo caso por caso cuando surgiera la oportunidad.

6. JUSTIFICACION DEL PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y FORMA DE TRAMITACIÓN

El presente contrato encuentra su regulación en el artículo 2 de la LCSPDS.

El contrato, por razón de su cuantía, está sujeto a regulación armonizada, de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 24/2011, de 1 de agosto, de contratos del sector público en los ámbitos de la defensa y de la seguridad (en adelante LCSPDS).

De conformidad con lo estipulado en el artículo 26 de la LCSPDS, el presente contrato está sujeto a regulación armonizada, a los efectos de su publicidad en el Diario Oficial de la Unión Europea, en adelante DOUE, y por ende, está sujeto al régimen del recurso especial en materia de contratación en relación con el artículo 59 de la LCSPDS.

El procedimiento de adjudicación será ABIERTO con pluralidad de criterios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 de la LCSPDS.

El procedimiento de licitación para seleccionar la empresa que suscribirá el contrato será abierto con pluralidad de criterios de adjudicación, al objeto de conseguir la mejor relación calidad-precio, de modo que todo empresario interesado podrá presentar una proposición, quedando excluida toda negociación de los términos del contrato con los licitadores, conforme a lo previsto en los artículos 156 a 158 de la LCSP.

El procedimiento abierto se considera el idóneo en este contrato, al objeto de promover la mayor concurrencia de empresas suministradoras, garantizando los principios de libertad de acceso a la licitación, publicidad y transparencia y asegurar una eficiente utilización de los fondos destinados a la realización del servicio, la salvaguarda de la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa (artículo 32 de la LCSPDS).

7. PLAZO DE EJECUCIÓN

El contrato tendrá una vigencia desde el día siguiente a la formalización del mismo hasta el 15 de diciembre de 2023.



8. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Conforme a lo dispuesto en el artículo 32 de la LCSPDS, se han seleccionado los siguientes criterios de adjudicación al estar vinculados al objeto del contrato que garanticen una mejora de las características técnicas mínimas.

Para la valoración de las proposiciones y la determinación de la oferta económicamente más ventajosa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, por orden decreciente de importancia y ponderación:

| CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN (Criterios no dependientes de un juicio de valor) | Puntuación máxima |
|--|------------------------------|
| Oferta económica | 51 |
| Características Técnicas Deseables | 49 |
| Máximo | 100 |

Se han elegido estos criterios por ser todos ellos criterios objetivos y no dependientes de un juicio de valor, por lo que pueden ser aplicados directamente por la Mesa de Contratación, lo que constituye a nuestro juicio la situación óptima de cara a conseguir la mayor objetividad y evitar posibles errores de apreciación sobre la calidad de la oferta de cada empresa, buscando además un adecuado equilibrio entre criterios estrictamente económicos y otros que aunque puedan implicar también costes para la empresa adjudicataria tienen una mayor enfoque orientado a la calidad de la prestación.

CONCLUSIÓN:

En la presente contratación se justifican los fines institucionales, la naturaleza y extensión de las necesidades administrativas a satisfacer mediante el mismo, la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas, conforme a lo señalado en el artículo 28 de la LCSP.

La necesidad administrativa a satisfacer con el contrato es la “Adquisición de un (1) buque multipropósito de transporte logístico BTLA”.

Por lo que se ha valorado, la necesidad de la contratación de este suministro.

EL GENERAL DE INTENDENCIA
DIRECTOR DE GESTIÓN ECONÓMICA DE LA JAL

Jaime Montero Fernández de Bobadilla

* Está EXENTA del impuesto del IVA en virtud del artículo 22 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto de Valor Añadido.