

# **INFORME RAZONADO SOBRE LA NECESIDAD DEL CONTRATO SERVICIO CON DOS AVIONES ANFIBIOS PARA LA LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA PARA LAS ANUALIDADES 2022 y 2023.**

**EXPTE: PSS/2021/0000092129.**

## **1. JUSTIFICACION DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DE CONTRATACIÓN DEL EXPEDIENTE DE SERVICIO.**

De acuerdo con el Real Decreto 1594/1984, de 8 de febrero, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de conservación de naturaleza «BOE» núm. 219, de 12 de septiembre de 1984, páginas 26353 a 26380, cuando se determina en el epígrafe 25 del artículo 5 apartado B que se transfiere a la Comunidad Autónoma de Extremadura, dentro de su ámbito territorial, en el marco de la legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias y de la legislación sobre protección del medio ambiente, en lo que se refiere a la conservación de la naturaleza y en los términos del presente acuerdo y de los Decretos y demás normas que lo hagan efectivo y se publiquen en el <Boletín Oficial del Estado>, la correspondiente a la prevención y lucha contra incendios forestales.

En España a finales de los años sesenta se inicia la utilización de aviones cisterna para la descarga de agua en la lucha contra los incendios forestales, reservándose la utilización de este medio para apoyo a los medios terrestres en la extinción de los incendios cuando alcanzaban grandes proporciones.

La Administración autonómica anualmente despliega un importante conjunto de medios aéreos para la prevención y lucha contra los incendios forestales, máxime en una Comunidad Autónoma donde la montuosidad, dificultad de acceso y distribución poblacional, hacen que disponer de medios de transporte rápidos y eficaces, constituyan un elemento indispensable, además para lograr una rápida llegada de los primeros medios al incendio, realizar una evaluación de su peligrosidad y posible evolución, e iniciar los trabajos de ataque de manera inminente, por lo que los medios aéreos se consideran una prioridad máxima que permite afrontar con un mínimo de garantías y altas probabilidades de éxito las misiones de extinción en un primer ataque. Dicho despliegue inmediato es, en parte, responsable del elevado porcentaje de conatos (incendios inferiores a 1 ha) respecto a otros indicadores similares de otras CC.AA.

Para un eficaz desarrollo de las labores de prevención y extinción, y por tanto del dispositivo INFOEX, se precisa complementar, entre otras cuestiones, las actuaciones de los medios terrestres y aéreos, y dentro de estos últimos, se considera que aviones y helicópteros son medios complementarios en función de sus capacidades y prestaciones, correspondiendo el uso de cada medio, según las necesidades del fuego y de la orografía de la zona afectada. Permite además, atender de manera más eficaz y óptima al tipo de incendios que se desarrollan en la comunidad autónoma por las prestaciones que ofrece este tipo de aeronaves (ala fija) trabajando en tándem, además de la

Ref. 2254SE1CA006

oportunidad que representa el poder disponer de un medio que haga las veces de patrullaje al disponer de más horas operativas por misión frente a los medios de ala rotatoria (helicóptero)<sup>1</sup>.

Para el correcto desarrollo del servicio objeto de contratación, con dos aviones anfibios para la lucha contra incendios forestales en Extremadura, se requiere un personal (tripulación y mecánicos) con una alta especialización y unos medios materiales de gran complejidad, como son las aeronaves objeto de contrato con el equipamiento necesario para la extinción de incendios forestales.

En la actualidad esta Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio no dispone de medios suficientes, tanto personales como materiales, para realizar estos trabajos con las garantías necesarias que se requieren para la bondad de los mismos.

De acuerdo con lo expuesto se propone que la realización de dichos trabajos, se ejecuten con medios ajenos, mediante un contrato de servicio de conformidad con la legislación vigente sobre la materia

## **2. JUSTIFICACION DEL PRECIO.**

El presupuesto del expediente de contratación “SERVICIO CON DOS AVIONES ANFIBIOS PARA LA LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA PARA LAS ANUALIDADES 2022 y 2023”, asciende a la cantidad de dos millones treinta y cuatro mil cuatrocientos dieciocho euros con treinta y dos céntimos(2.034.418,32 €), IVA exento.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 22.4 y 22.5 de la ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, que determina en relación a las exenciones en las operaciones asimiladas a las exportaciones en las condiciones y con los requisitos que se establezcan reglamentariamente, las operaciones correspondientes a entregas, transformaciones, reparaciones, mantenimiento, fletamento<sup>2</sup> total o arrendamiento de aeronaves, entre otras las utilizadas por entidades públicas en el cumplimiento de sus funciones públicas, así como lo indicado en el apartado, así como los objetos que se incorporen o encuentren a bordo de esas aeronaves. En los mismos términos, el Real Decreto 1326/1987, de 11 de septiembre, por el que se establece el procedimiento de aplicación de las Directivas de la Comunidad Económica Europea sobre intercambio de información tributaria, desarrolla lo indicado por la ley del IVA, cuando en su artículo 10 determina que estarán exentos los bienes, elementos o partes de los mismos cuya incorporación a las aeronaves hagan que formen parte e inmovilicen en las propias aeronaves, como es el caso de la cámara objeto de este expediente, y que se utilizarán en la explotación y servicios asociados de vigilancia y prevención de incendios.

---

<sup>1</sup> Limitaciones de tiempo de vuelo y presencia física. Resolución de la Dirección General de Aviación Civil por la que se adopta el anexo nº. 1 a la Circular Operativa 16-B [https://www.seguridadaaerea.gob.es/sites/default/files/anexo\\_1a\\_co\\_16b.pdf](https://www.seguridadaaerea.gob.es/sites/default/files/anexo_1a_co_16b.pdf)

<sup>2</sup> De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución de la Dirección General de Tributos 20-11-98, se considera fletamento total, el contrato por el que el titular de una aeronave pone la totalidad de la misma a disposición del fletador, comprometiéndose frente a este último a realizar, mediante precio, un transporte de mercancías o de personas o cualesquiera otras actividades empresariales o profesionales, tales como la prevención y extinción de incendios, fumigación, vigilancia, salvamento y otras similares, en la forma y condiciones estipuladas

La composición del presupuesto del citado proyecto se ha desarrollado utilizando precios de mercado, para lo que se han consultado y en ausencia de tarifas oficiales para esta tipología de contratos, y como referencia próximos contratos similares que hayan efectuado otras AAPP, y que a modo de ejemplo pudieran resultar, y así se pueden consultar y se adjuntan las licitaciones siguientes:

- Expediente actual en la Comunidad Autónoma de Castilla la Mancha, referido al Servicio de Medios Aéreos del INFOCAM (Incendios Forestales de Castilla la Mancha) 2021-2025-2302TO20SER00044.  
[https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/Dco7CoAwDADQI2UUhA4ODjoWtJpFYhskGOuHUPD2Oj54gDABZiqykcmZSX PiflSyXud2EiVF5UoRvEPEAABJbVFYV7D0FkJla9E2v4Z\\_a3n2zgH13E0Hz6Qo\\_g!](https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/Dco7CoAwDADQI2UUhA4ODjoWtJpFYhskGOuHUPD2Oj54gDABZiqykcmZSX PiflSyXud2EiVF5UoRvEPEAABJbVFYV7D0FkJla9E2v4Z_a3n2zgH13E0Hz6Qo_g!/) Concretamente el lote 6, referido a un servicio de 2 aviones anfibios de similares características a las del presente expediente, para 5 anualidades, adjudicado por 5.292.555,20 Euros (Resolución de la Secretaría General de Desarrollo Sostenible, por la que se adjudica el contrato de Servicio de medios aéreos adscritos al Plan INFOCAM, durante el periodo de 2021 a 2025. Lote 6).
- Estudio de sector de medios aéreos de ala fija para la extinción de incendios forestales en España, concretamente su anexo X, de “Análisis de los costes de explotación del Air Tractor AT-802 y consideraciones de planificación de flota”, de Marzo de 2016.  
<http://www.aeca-helicopteros.com/alafija/noticias>

Así mismo, y por analogía al tipo de expediente (fletamento de aeronaves para la extinción de incendios, se han consultado los siguientes SERVICIO DE COORDINACIÓN DE MEDIOS AÉREOS CON CAPACIDADES DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS DEL DISPOSITIVO INFOCA, PARA EL PERIODO 2021 A 2025. (CONTR 2019 474964)<sup>3</sup>; o el expediente 05-7-2.01-0001/2019 del Gobierno de la Rioja y correspondiente a la CONTRATACION DEL SERVICIO DE HELICÓPTEROS Y PERSONAL ESPECIALIZADO EN EXTINCION DE INCENDIOS FORESTALES PARA LOS AÑOS 2019, 2020 Y 2021<sup>4</sup>.

La elaboración del presupuesto con los precios unitarios obtenidos recoge los costes directos, indirectos y otros eventuales gastos calculados para su determinación en función de las características del servicio. La metodología planteada corresponde una aproximación tanto al fletamento de la aeronave de lucha contra incendios como de los medios auxiliares necesarios en el contexto operacional, sin que pueda considerarse en ningún caso un sistema definitivo y testado para la elaboración del precio, haciendo uso de metodología e hipótesis de cálculo realistas, razonables y representativas del sector.

---

<sup>3</sup> <https://www.juntadeandalucia.es/temas/contratacion-publica/perfiles-licitaciones/detalle/000000258719.html>

<sup>4</sup> <https://www.larioja.org/contratacion-publica/es/licitaciones/consulta-expedientes>

Ninguno de los convenios laborales utilizados en la justificación de los costes incluye la desagregación de género.

En la siguiente tabla se determinan las unidades **de costes unitarios** que servirán de cálculo para el presupuesto final, y en los apartados siguientes se justificará el precio que integra cada uno de ellas, que con las mediciones darán el precio total.

<b>CONCEPTO</b>	<b>UNIDAD</b>
1. Avión Air Tractor AT-802 modificación FireBoss (FB) con pp de 1h vuelo /día	Jornada diaria

### **Descripción de los elementos de coste**

Se proporciona una descripción teórica de los diferentes tipos de costes de operación de una aeronave en lucha contra incendios (LCI). En general los costes ligados a la explotación de la aeronave no deben presentar grandes diferencias entre unos operadores y otros, pudiéndose organizar en: Costes de disposición de activos (Avión Air Tractor AT-802 modificación FireBoss (FB), Costes de Operación y Costes generales.

Para su uso en incendios forestales, en la mayoría de los casos el medio aéreo se requiere durante unos meses. Sin embargo, la mayoría de los costes relacionados con la operación son independientes del número de meses que es puesto a disposición a lo largo del año, convirtiéndose en gastos fijos respecto a este parámetro (duración del servicio a lo largo del año). Esta variable consideramos que tiene una enorme relevancia en la definición del precio.

### **Clasificación de los costes**

En los siguientes apartados se han clasificado los costes en función de su carácter:

- a) Costes Fijos: Costes permanentes, necesarios para disponer de la aeronave y mantenerlo operativo en cualquier momento que deba estarlo por exigencia del contrato, independientemente del volumen de actividad requerido (tiempo de vuelo), y por tanto costes en los que el operador debe incurrir antes de llevar a cabo el servicio.
- b) Costes semifijos: Costes fijos que variarán básicamente en función de la duración de la campaña, de tal forma no dependen de las horas de vuelo pero si de los meses de posicionamiento y días de activación del servicio. En nuestro caso e hipótesis de cálculo son de 4 meses<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Coincidente con plazo de despliegue de las aeronaves/año

- c) Costes variables: Costes cuyo valor estará directamente relacionado con las horas voladas, es decir, dependen exclusivamente de si la aeronave vuela o no.

## 1.1 Costes de disposición de activos.

La explotación de aeronaves modernas y complejas, especializadas para la lucha contra incendios, obliga a la empresa operadora a afrontar inversiones para disponer de estos medios, ya sea en propiedad o en alquiler (leasing).

Estos activos frecuentemente están dedicados en exclusividad a la actividad de extinción, debido a la especialización técnica requerida para esta actividad en los últimos años (equipamiento específico de la aeronave, formación de tripulaciones, certificaciones de equipos embarcados, certificación de empresa....) y por la limitada demanda para otros trabajos existente en el periodo fuera de campaña de incendios, por lo que no es frecuente la operación a largo del año y con la misma flota de dos tipos de servicios aéreos complementarios.

A continuación, se presentan los costes asociados a la disposición de la aeronave como un activo necesario para proveer el servicio, segmentado por; valor de reposición (compra o alquiler), coste de financiación (intereses por el capital prestado), pólizas de seguros y gastos de gestión de activos.

### 1.1.1 Reposición de activos.

**Tipo:** Fijo (Anual)

**Concepto:** El valor de la reposición de activos corresponde al importe que el operador tiene que hacer frente para disponer de la aeronave durante al menos el periodo de prestación del servicio. La aeronave puede ser propiedad del operador, en cuyo caso la empresa tienen que abonar un precio de adquisición establecido por el fabricante (aeronave nueva nuevo) o por el mercado (aeronave usado), o bien se puede disponer de ella a través de un contrato leasing en el que hay que hacer frente a un arrendamiento de aeronaves.

En el caso de compra, el valor anual de reposición se calcula a partir del valor inicial del activo, el periodo de amortización estimado y el valor residual de la aeronave. Mientras que, en el caso de alquiler, la cuota de leasing establece directamente el valor de reposición sin tener en cuenta amortizaciones ni plazos, en ambos casos, se trata de un coste fijo.

El coste de disposición del activo para una aeronave usada, de acuerdo con la exigencia del Pliego es de: **2.600.000 Euros<sup>6</sup>**

Periodo de amortización de la aeronave considerado: **12 años**

Valor residual de la aeronave, tras el periodo de amortización considerado: **40 %**

**COSTE ANUAL DE REPOSICIÓN DE ACTIVOS ES DE:  $(2.600.000/12 \text{ años}) \times 0,6 = 130.000 \text{ €}$**

<sup>6</sup> Valor inicial de la aeronave correspondiente al importe de adquisición 3,1mill. USD. Fuente <https://airtractor.com/es/aircraft/at-802f-fire-boss/>

### 1.1.2 Financiación de activos

**Tipo:** Fijo (Anual)

**Concepto:** Costes ligados a la financiación del activo, ya sea a través de la compra de la aeronave, o a través del leasing (alquiler). La operación se suele articular mediante un préstamo hipotecario que generan unos intereses a favor del banco en función del importe prestado y el plazo de devolución, se trata de un coste fijo a computar junto al valor de reposición del activo.

Capital financiado respecto al valor inicial de adquisición de la aeronave: 100 %  
 $2.600.000 \times 1,0 = 2.600.000 \text{ €}$

Periodo de amortización del préstamo: **12 años**

Tasa de interés anual del préstamo: **4%**

**COSTE ANUAL DE FINANCIACIÓN DE ACTIVOS SEGÚN CUADRO DE FINANCIACIÓN (CUOTA ANUAL AMORTIZACION DE PRÉSTAMO MÉTODO FRANCÉS): 60.368,98€**

### 1.1.3 Pólizas de seguros.

**Tipo:** Fijo + Semifijo (Anual/mensual)

**Concepto:** El operador dispone de seguros para la aeronave, cuyo costes puede entenderse ligado a la existencia de la aeronave. Los seguros de casco tienen una parte fija (anual) y otra variable (mensual/diaria) en función del periodo de operatividad de la aeronave.

La contratación del seguro por parte del operador se produce tanto en el caso de propiedad de la aeronave, como en el caso de alquiler de la misma a un tercero.

Además, hay que añadir el seguro de tripulaciones y el seguro de responsabilidad civil

Coste anual del seguro de la aeronave en función de su valor, seguro de tripulaciones y de responsabilidad civil: **2,5 %** sobre el precio del activo

**COSTE DE PÓLIZAS DE SEGURO:  $2.600.000 \times 2,5\% = 65.000 \text{ €}$**

**Coste fijo anual (40%) = 26.000 €**

**Coste mensual (60%) = 3.250 €**

### 1.1.4 Gestión de activos.

**Tipo:** Fijo (Anual)

**Concepto:** La gestión del activo de una aeronave conlleva otros costes menos relevantes, al margen de la cantidad económica abonada al fabricante, representante o agente que entrega la aeronave, que son obligatoriamente absorbido por el operador; estudio de selección de flotas, especificación de la aeronave, inspecciones, viajes, vuelos ferrys de entrega...

Coste anual de gestión de activos: **0,5 %** sobre el resto de costes de disponibilidad

**COSTE ANUAL DE GESTIÓN DE ACTIVOS:  $(130.000+60.368,98+26.000) \times 0,5\% = 1.081,84€$**

## 1.2 Costes de Operación.

Los costes de operación cubren todo aquello relacionado directamente con el vuelo: tripulaciones de vuelo, combustible y lubricantes, mantenimiento de línea, mantenimiento de base e ingeniería, gestión de la base de operaciones, entrenamiento y puesta a punto de tripulaciones y aeronave de reserva.

### 1.2.1 Tripulaciones de vuelo

**Tipo:** Fijo/Semifijo (Anual/mensual/diario)

Concepto: Coste para la empresa de las tripulaciones<sup>7</sup>, incluyendo gastos salariales, cotizaciones a la seguridad social y dietas o complementos por desplazamientos. Se considera que, por las condiciones de mercado de escasez de pilotos y alto coste de formación configuran que se an un colectivo con escasa tasa de incorporación de activos, por lo que el operador mantiene en nómina todo el año un piloto titular por cada aeronave en flota. Es por tanto un coste fijo, tienen un componente anual (un piloto titular por cada aeronave) y una componente variable según la cantidad de pilotos requeridos en el contrato para llevar a cabo el servicio, los meses y días de operación.

Factor multiplicador de plantilla de **1,5** para cumplir con la normativa aeronáutica sobre disponibilidad de tripulaciones y horas de vuelo(principalmente circular operativa 16B de la Dirección General de Aviación Civil, es decir, hace falta 1,5 pilotos por aeronave, y lo previsto en convenio que determina un máximo efectivo de 225 días trabajados para personal de vuelo.

Rango de salario bruto. **2.500-3.250 €/mes** (14 pagas)

Tipo de cotización general a la Seguridad Social (coste empresa), según convenio entre **33,5-34,7%**, a los que se incluyen otros conceptos tales como desempleo, formación...

Dietas y complemento por desplazamientos diario. Sólo aplica a un trabajador por aeronave y día.  
**Entre 85 y 120 €/día**

#### COSTE TRIPULACIÓN DE VUELO:

(1 piloto) 2.500 €/mes x 14 pagas x 1,335 (SS) = 46.725,00 € x 1,5 pilotos = **70.087,50 €**

<b>Coste fijo anual (1 piloto)</b>	<b>Coste mensual ½ piloto:</b>	<b>Coste diario (Dietas y complementos)</b>
<b>= 46.725,00 €</b>	<b>3.893,75€*0,5=1.943,86</b>	<b>= 110 €</b>

<sup>7</sup> Convenio colectivo para el personal asignado al cumplimiento de este servicio. Resolución de 29 de junio de 2020, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros, su mantenimiento y reparación. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-7675>

### 1.2.2 Combustibles y lubricantes.

**Tipo:** Variable (Hora de vuelo)

**Concepto:** Costes ligados a la adquisición, distribución, almacenamiento y control del combustible y los lubricantes necesarios para el vuelo, siendo un coste completamente variable, y calculado a partir del consumo de la aeronave por hora de vuelo para una misión tipo

Consumo medio de combustible para una misión tipo de extinción de incendios de aeronave = **300 litros/hora de vuelo.**

Sobrecoste de transporte y distribución de combustibles en base de operaciones. **30%**

Consumo de lubricantes por hora de vuelo según aeronave. **4-10 €/hora**

El precio del combustible es muy variable con el tiempo y condiciones de compra. Valor para la estimación de **0,65 €/l a 0,80 €/l**

#### **COSTE COMBUSTIBLE y LUBRICANTES:**

$(0,75 \text{ €/litro de combustible} * 1,30 \text{ de sobrecoste} * 300 \text{ l/h de consumo}) + 7,5 \text{ €/hora de lubricante}$   
**= 300,00 €/ Hora de Vuelo**

### 1.2.3 Mantenimiento de línea

**Tipo de coste:** Fijo /Semifijo/Variable (Anual /mensual/diario/hora de vuelo)

**Concepto:** Costes de las acciones de mantenimiento de línea recurrente y mantenimiento correctivo (no programado) realizadas en la base de operaciones durante la campaña de incendios.

Los costes de mano de obra atribuibles a este tipo de coste, corresponden al coste del mecánico (salario, cotizaciones y dietas), al que se añade el coste de los consumibles y pequeños recambios. Se considera que el operador mantiene en nómina todo el año al menos un mecánico titular por cada aeronave en flota.

Factor multiplicador de plantilla de **1,35** para cumplir el mes completo de operación con jornadas laborales de 20-22 días de desempeño, es decir, hace falta 1,35 mecánicos por aeronave

Rango de salario bruto mensual (14 pagas) para mecánicos entre 1.500-2000 €.

Tipo de cotización general a la Seguridad Social (coste empresa), según convenio entre **33,5-34,7%**

Dietas y complemento por desplazamientos diario. Sólo aplica a un trabajador por aeronave y día. Entre **85 y 100 €/día**

#### **COSTE MANTENIMIENTO DE LÍNEA:**

$(1 \text{ mecánico}) 1.733,55 \text{ €/mes} * 14 \text{ pagas} * 1,335 \text{ (SS)} = 32.400,00 \text{ €} * 1,35 \text{ pilotos} = \mathbf{43.740,00 \text{ €}}$

**Coste fijo anual (1 Coste mensual mecánico)= 32.400,00 €**    **0,35: Coste diario (Dietas y complementos)= 90,00 €**  
 $2700 * 0,35 = 945$

#### 1.2.4 Mantenimiento de base e ingeniería

**Tipo de coste:** Fijo (Anual)

**Concepto:** Costes de las acciones de mantenimiento programado por calendario o por horas voladas. Son realizadas mayoritariamente fuera de la campaña. Incluye tanto la mano de obra de los técnicos de mantenimiento como los repuestos y componentes necesarios para realizar las diferentes inspecciones anuales.

Debido al número de horas estimadas a volar para cumplir los servicios de extinción de incendios, el mantenimiento se debe de hacer por calendario, convirtiéndose en un coste fijo.

También incluye los costes de actividades de ingeniería ligadas a la operación, mantenimiento y modificaciones de las aeronaves y la gestión de su aeronavegabilidad (CAMO).

Coste de empresa promedio de la hora de mantenimiento aeronáutico: **25 €/hv**

Horas de mantenimiento programado por aeronave, incluyendo inspecciones anuales y overhaul prorrateado, excluyendo la mano de obra empleada en las tareas de mantenimiento de línea. **350 h.**

**1%** de ratio de ingeniería y CAMO sobre valor anual de disposición de activos.

**0,5 %** de ratio de mejoras y upgrades sobre valor total de disposición de activos.

Costes totales de repuestos, consumibles y herramientas, por año y aeronave, bajo la hipótesis de caducidades por calendario: **18.000,00 €**

#### **COSTE MANTENIMIENTO DE BASE E INGENIERIA:**

$(25 \text{ €/h} \times 350 \text{ h}) + (1,5\% \text{ de } 130.000 \text{ €}) + 18.000 \text{ €} = \mathbf{28.700,00 \text{ €}}$

#### 1.2.5 Gestión de la base de operaciones.

**Tipo de coste:** Semifijo (mensual)

**Concepto:** Costes de la gestión de la base de operaciones (aeródromo). Incluye los costes de mantenimiento de instalaciones, mobiliario, comunicaciones, suministros y consumos.

**COSTES GESTIÓN BASE DE OPERACIONES: 3.408,76 €/mes**

#### 1.2.6 Aeronave de reserva.

**Tipo de coste:** Fijo (Anual)

**Concepto:** para garantizar la continuidad del servicio y reemplazar el aeronave en caso de inoperatividad durante el periodo de campaña. Aunque no todos los operadores disponen de aeronaves permanentemente en situación de stand-by, sí que suscriben acuerdos con otros operadores o agentes, que conllevan un cierto coste. Se trata de un coste fijo.

**7,5 %** del ratio del coste anual de la aeronave de reserva respecto al valor de disposición de activos.

**COSTES DE LA AERONAVE DE RESERVA: 7,5% de 130.000,00 = 9.750,00 €**

### 1.3 Costes Generales

#### 1.3.1 Financiación de circulante y estructura de empresa.

**Tipo de coste:** Porcentaje

**Concepto:** Gastos de estructura de empresa y gastos indirectos<sup>8</sup>, no imputables de manera directa a la operación aérea, pero necesarios para el correcto desarrollo de la actividad empresarial. Incluye los gastos de administración, control de riesgos laborales, gestoría, legales, comerciales, consultoría, seguros, recursos humanos, coordinación de departamentos, auditoría y control, almacén, formación y otros gastos varios.

Valor para la estimación : **13%**<sup>9</sup>

#### 1.3.2 Beneficio Industrial

**Tipo de coste:** Porcentaje

**Concepto:** Beneficio Industrial

Valor para la estimación : **6%**

### 1.4 Cálculo de Precio para 4 meses (122 días) y 122 horas de vuelo (1AERONAVE-año)

JUSTIFICACION PRECIO		ANUAL	MENSUAL	DIARIO	HV	SUBTOTAL
DISPOSICION ACTIVOS	REPOSICION ACTIVO	130.000,00				130.000,00
	AMORTIZACION	60.368,98				60368,98
	SEGURO	26.000,00	3.250,00			39.000,00
	GESTION ACTUVOS	1081,84				1.081,84
COSTE OPERACIONAL <sup>10</sup>	PILOTO	46.725,00	1943,86	110,00		67.920,44
	MECANICO	32.400,00	945,00	90,00		47.160,00

<sup>8</sup> De acuerdo con el art. 101 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de contratos en el Sector Público, en el cálculo del valor estimado se tienen en cuenta otros costes que se deriven de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial

<sup>9</sup> Tanto la Junta de Andalucía como el Gobierno de la Rioja y la Junta de Comunidades de Castilla la Mancha en su estudio de costes en los expedientes indicados establecen el porcentaje a aplicar del 16%, si bien en el ámbito de la Junta de Extremadura y de conformidad y analogía con lo previsto en el art. 42 de la ley 1/2020 para este caso se aplicará el 13%.

<sup>10</sup> En observación de lo indicado en el art. 100.2 de la Ley 9/2017 de 8 noviembre de contratos en el Sector Público, se determina como costes de personal el referido a piloto y mecánico 115.080,44€/aeronave-año (460.321,76€ durante la vigencia del contrato; de los que 271.681,76 tripulación técnica de vuelo-pilotaje, y 188.640 técnico mantenimiento de línea). De acuerdo con la cláusula 50 del convenio colectivo *La empresa está obligada a pagar por la prestación de un trabajo de igual valor el mismo salario, sin discriminación alguna por razón de sexo.*

	HV				300,00	36.600,00
	MANTENIMIENTO	28.700,00				28.700,00
	BASE		1704,38			6.817,52
	AERONAVE DE RESERVA	9750,00				9.750,00
SUBTOTAL						427.398,78
ESTRUCTURA						55.561,84
BENEFICIO INDUSTRIAL						25.643,93
TOTAL						508.604,55

Considerando que el importe se determina mediante costes unitarios (jornada diaria) resultaría un importe de 508.604,55€ entre el número de días (122), resultando un coste unitario de 4.168,89€/día (con pp de 1hv-día)

CONCEPTO	UNIDAD	COSTE UNITARIO €	Nº UDS	IMPORTE POR AVION
1. Avión Air Tractor AT-802 modificación FireBoss (FB) con pp de 1h vuelo /día	Jornada diaria	4.168,89	122	508.604,58

Asciende el importe de licitación, de 2 aviones durante dos campañas de 122 días y 122 hv cada una, a la cantidad de 2.034.418,32<sup>11</sup>€ (dos millones treinta y cuatro mil cuatrocientos dieciocho euros con treinta y dos céntimos).

### 3. JUSTIFICATIVO DE DETERMINACIÓN DE LAS NORMAS DE ADJUDICACIÓN QUE REGIRÁ EL CONTRATO.

La contratación a realizar se califica como contrato de servicio de carácter administrativo, de conformidad con lo establecido en los artículos 12 a 25 de la LCSP, quedando sometida a dicha ley, a las normas reglamentarias que la desarrollen, y a las cláusulas contenidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y en el de prescripciones técnicas.

### 4. JUSTIFICACION DEL PROCEDIMIENTO UTILIZADO EN LA CONTRATACIÓN.

Según lo dispuesto en 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, se considera que el procedimiento abierto ordinario, es uno de los procedimientos ordinarios previstos en el artículo 131.2 de la referida norma,

<sup>11</sup> En los cálculos del presupuesto se ha incluido la posibilidad de variación en las unidades de ejecución.

y se estima el más adecuado para la selección de la oferta más ventajosa para la Administración, puesto que permite que todo empresario interesado pueda presentar una proposición. Se propone al órgano de contratación que inicie el expediente de contratación mediante procedimiento abierto, en base a lo establecido en el artículo 156 y ss de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. En dicho procedimiento se utilizarán una pluralidad de criterios de valoración de las ofertas, conforme a lo dispuesto en el artículo 132 de la mencionada LCSP y así se justificará en el apartado correspondiente.

#### **5. JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE NO REVISAR LOS PRECIOS EN EXPEDIENTE DE SERVICIO/SUMINISTRO.**

Dada la propia naturaleza del objeto del contrato consistente en la prestación de un servicio que cubra la disponibilidad para el uso de dos aeronaves, de ala fija, con vistas a la extinción de incendios forestales, y el plazo máximo contractual de 24 meses no procede realizar revisión de precios en los términos previstos en el artículo 103.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público.

#### **6. JUSTIFICACION DE LA SOLVENCIA REQUERIDA Y CRITERIOS DE VALORACIÓN PROPUESTOS.**

##### ACREDITACIÓN DE LA SOLVENCIA TÉCNICA O PROFESIONAL

De conformidad con el artículo 90 de la LCSP 9/17, se justificará por medio de los siguientes:

Relación de los principales servicios o trabajos realizados en los tres últimos años que incluya importe, fechas y destinatarios públicos o privados de los mismos. Los servicios deberán ser de igual o similar naturaleza (fletamiento de aeronaves para servicios aéreos de extinción de incendios forestales) que los que constituyen el objeto del contrato, tomando como criterio de correspondencia entre los servicios ejecutados por el empresario y los que constituyen el objeto del contrato la pertenencia al mismo subgrupo de clasificación.

Se exige acreditar la realización en alguno de los tres años anteriores a la publicación de este pliego de al menos un servicio de los siguientes tipos: Servicios de extinción aérea de incendios forestales (CPV 60442000-8). Este tipo de servicios exigen medios personales y materiales similares al objeto del contrato, ya que requieren organizaciones habilitadas para trabajos aéreos bajo el mismo reglamento, con pilotos y aeronaves de la misma tipología, considerándose habilitantes para probar la solvencia técnica de una empresa en la materia.

El importe anual ejecutado (en el sector del ámbito de la extinción de incendios con medios aéreos) durante el año de mayor ejecución del periodo citado deberá ser igual o superior al 70 % del valor de la anualidad media del contrato 712.046,41€, avalados por certificados de buena ejecución.

El cómputo se efectuará hasta la fecha de finalización del plazo para la presentación de proposiciones u ofertas.

No obstante lo anterior, podrá acreditarse la solvencia mediante su clasificación. La determinación del Grupo, Subgrupo y Categoría se basa en el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RD 773/2015). En los contratos de servicios, la Ley dispone que no será exigible la clasificación del empresario, circunstancia que es condición suficiente y medio de acreditación de la solvencia alternativo a los determinados en el anuncio de licitación, el empresario podrá acreditar su solvencia indistintamente mediante su clasificación en el grupo o subgrupo de clasificación correspondiente al contrato, atendiendo para ello a su código CPV (Servicios aéreos) y la categoría según su cuantía en los siguientes en función del importe de la anualidad media:

- Clasificación anterior a la entrada en vigor del RD 773/2015:
  - Grupo R Subgrupo 6 categoría D
- Clasificación posterior a la entrada en vigor RD 773/2015:
  - Grupo R Subgrupo 6 categoría 4

**Adicionalmente, se exige para el desarrollo de la actividad y de carácter habilitante** consistente en la acreditación de que el modelo de aeronave presentada disponga de autorización por el organismo competente (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) para efectuar los trabajos aéreos relacionados con la lucha contra incendios forestales de acuerdo con el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, para las actividades de Lucha contra Incendios y Búsqueda y Salvamento.

Así deberá acreditarse estar en disposición de Certificado de Operador Especial (COE), para el modelo de aeronave presentada, autorización por el organismo competente (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) para efectuar los trabajos aéreos relacionados con la lucha contra incendios forestales de acuerdo con el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, para las actividades de: 1.-Lucha contra Incendios: Observación y patrullaje, y Lanzamiento de agua desde avión. (El presente criterio deberá acreditarse mediante declaración responsable detallada, precisando las funcionalidades y cuantificando las capacidades mínimas exigidas para cada uno de los medios exigidos).

**Compromiso de dedicación del número de medios personales y/o materiales suficientes para la ejecución:**

Estos se integrarán en el contrato, debiendo los pliegos o el documento contractual, atribuirles el carácter de obligaciones esenciales a los efectos previstos en el artículo 211.1.f) de la LCSP 9/17. La acreditación de los recursos se realizará por licitador el propuesto como adjudicatario y previo a la adjudicación del contrato.

MEDIOS PERSONALES:

Se consideran medios suficientes como mínimo los siguientes, y que deberán citarse en la declaración del compromiso, integradas o no en la empresa, participantes en el contrato

PERSONAL	FORMACIÓN	EXPERIENCIA	ACREDITACIÓN
<u>TRIPULACIÓN</u> <u>NUMERO:</u> 3 <u>PILOTOS</u>	Certificado de Aptitud de acuerdo con lo establecido en el RD 750/2014 para las operaciones de LCI (Observación y patrullaje y lanzamiento de agua desde avión)	Experiencia previa requerida en el RD 750/2014 para las operaciones de LCI	Certificado de cumplimiento de los requisitos del RD 750/2014 emitido por el responsable de vuelo de la empresa operadora para la formación y experiencia.

#### MEDIOS MATERIALES:

Se consideran medios suficientes como mínimo los siguientes, y que deberán citarse en la declaración del compromiso

MEDIOS	ESPECIFICACIONES	ACREDITACIÓN
<u>AERONAVE:</u> <u>NUMERO 2</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Especificaciones descrito en el apartado correspondiente del PPT</li> </ul>	Ficha técnica de fabricante/s Certificado de Matrícula y Aeronavegabilidad. Licencia de estación Programa oficial de mantenimiento
<u>SEGURO</u> <u>RESPONSABILIDAD</u> <u>CIVIL</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Póliza de seguro de responsabilidad civil conforme a especificaciones descritas en el apartado correspondiente de PPT</li> </ul>	Certificado emitido por entidad aseguradora o póliza descriptiva de las coberturas, límites y vigencia.

#### ACREDITACIÓN DE LA SOLVENCIA ECONÓMICA

Se justificará por medio de los siguientes:

**Volumen anual de negocios**, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos años disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades del empresario y de presentación

de las ofertas por importe igual/superior en una vez y media el valor anual medio del contrato 1.525.813,74€

El volumen anual de negocios se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho registro, y en caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que deba estar inscrito. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocios mediante sus libros de inventarios y cuantas anuales legalizados por el Registro Mercantil

El cómputo se efectuará hasta la fecha de finalización del plazo para la presentación de proposiciones u ofertas.

### CRITERIOS DE VALORACIÓN PROPUESTOS

CRITERIO AUTOMÁTICO 1. OFERTA ECONÓMICA: hasta 75 puntos (fórmula A)

CRITERIO AUTOMÁTICO 2. TIEMPO MÁXIMO DE RESPUESTA: Tripulación de reserva. (5 puntos)

Se puntuará el tiempo máximo de respuesta al que se compromete el licitador en caso de aviso de incidencia por la Administración a disponer una tripulación de reserva, consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en la Circular Operativa 16-B, que determina la obligatoriedad de establecer períodos de descanso, dentro de la jornada diaria, para la tripulación (piloto)<sup>12</sup>, así se valorará la puesta a disposición de una tripulación de reserva (piloto) por cada avión que pueda reforzar el servicio en situaciones extraordinarias de extrema emergencia por acumulación y simultaneidad de siniestros por incendios forestales y previo requerimiento de la Administración, para extender el número de horas diarias de vuelo posibles diarias y disminuir los tiempos de parada de los aviones que se producen con un solo piloto por avión. Umbral de saciedad 1,5h.

Valoración de la mejora:

<b>Presentación de oferta</b>	<b>Puntos</b>
NO se oferta tripulación de reserva	0 puntos
SI se oferta tripulación de reserva con un tiempo de respuesta mayor (>) a 2h e inferior (<) a 3h	2,5 puntos
SI se oferta tripulación de reserva con un tiempo de respuesta mayor (>) a 1,5 h e inferior o igual a ( $\leq$ ) 2h	5,0 puntos

CRITERIO AUTOMÁTICO 3. RECURSOS MATERIALES (ampliación período de despliegue de la aeronave): hasta 5 puntos

<sup>12</sup> [https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/anexo\\_1a\\_co\\_16b.pdf](https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/anexo_1a_co_16b.pdf) 4.- LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y PRESENCIA FISICA Para las tripulaciones, los límites máximos de tiempo de vuelo serán de 8 horas por cada 12 horas de presencia física

Se valorará por cada día de ampliación del número de días de despliegue de la aeronave adscrito a la ejecución de la prestación con un máximo de 12 días/año (1 aeronave) ó 6 días/año (2 aeronaves), equivalente al 5% que la Administración dispondrá sin coste alguno, para la realización de trabajos extraordinarios debido a reiteración de incendios por condiciones climatológicas desfavorables.

Presentación de oferta	Puntos
NO se oferta	0 puntos
Ampliación de 12 días/año (1 aeronave) ó 6 días/año (2 aeronaves)	5 puntos
Resto de situaciones. (para la conversión días/año de aeronaves, en el caso de ofertarse 2 aeronaves, se sumarán)	Proporcional Fórmula = (Nº días ofertados x5 /12) puntos

Las mejoras así ejecutadas se certificarán con su valor correspondiente (importe unitario ofertado por el adjudicatario) para recoger las mediciones reales, pero no se abonarán al contratista<sup>13</sup>.

**CRITERIO AUTOMÁTICO 4. BOLSA DE HORAS ANUALES (ampliación horas de vuelo):** hasta 5 puntos

Se valorará la aportación de una bolsa anual de horas de vuelo para la realización del servicio, consistente en número de horas de vuelo, un total de 12, equivalente al 5% que la administración dispondrá libremente sin coste alguno, en previsión a que una eventual acumulación de incendios en las campañas objeto del período de contrato obliguen a necesitar un número mayor de horas de vuelo sin incremento de los días de despliegue.

Presentación de oferta	Puntos
NO se oferta	0 puntos
Ampliación de 12h	5 puntos
Resto de situaciones	Proporcional Fórmula = (Nº h ofertados x5 /12) puntos

Las mejoras así ejecutadas se certificarán con su valor correspondiente conforme a la siguiente fórmula: importe unitario ofertado por el adjudicatario / importe unitario máximo X coste hora de vuelo (coeficiente de adjudicación X 300,00€/hv) para recoger en las mediciones su ejecución, pero no se abonarán al contratista<sup>13</sup>.

**CRITERIO AUTOMÁTICO 5. MEJORAS DE VALORACIÓN AUTOMÁTICAS.** Aspectos materiales. Antigüedad de las aeronaves hasta 5 puntos (2,5 puntos/aeronave)

<sup>13</sup> En el supuesto de ofertarse, dichas mejoras se financiarían con cargo al porcentaje de beneficio industrial.

La antigüedad de las aeronaves se considera un plus respecto de los requisitos fijados en el pliego y una ventaja. Así a menor antigüedad, mejores serán las garantías de fiabilidad y prestaciones además de reducir las posibilidades de inoperatividades por averías y mantenimientos

Valoración de la mejora: Hasta 5 puntos. Fórmula = Puntos de la aeronave 1 + Puntos de la aeronave 2

<b>Presentación de oferta</b>	<b>Puntos aeronave 1</b>	<b>Puntos aeronave 2</b>
El año de fabricación corresponde a 2001 o anterior	0	0
El año de fabricación corresponde a 2002	0,125	0,125
El año de fabricación corresponde a 2003	0,25	0,25
El año de fabricación corresponde a 2004	0,375	0,375
El año de fabricación corresponde a 2005	0,50	0,50
El año de fabricación corresponde a 2006	0,625	0,625
El año de fabricación corresponde a 2007	0,75	0,75
El año de fabricación corresponde a 2008	0,875	0,875
El año de fabricación corresponde a 2009	1	1
El año de fabricación corresponde a 2010	1,125	1,125
El año de fabricación corresponde a 2011	1,25	1,25
El año de fabricación corresponde a 2012	1,375	1,375
El año de fabricación corresponde a 2013	1,50	1,50
El año de fabricación corresponde a 2014	1,625	1,625
El año de fabricación corresponde a 2015	1,75	1,75
El año de fabricación corresponde a 2016	1,875	1,875
El año de fabricación corresponde a 2017	2,00	2,00
El año de fabricación corresponde a 2018	2,125	2,125

Ref. 2254SE1CA006

El año de fabricación corresponde a 2019	2,25	2,25
El año de fabricación corresponde a 2020	2,375	2,375
El año de fabricación corresponde a 2021	2,50	2,50

CRITERIO AUTOMÁTICO 6. MEJORAS DE VALORACIÓN AUTOMÁTICAS. Aspectos personales. Experiencia de las tripulaciones en horas de vuelo con aviones anfibios. (5 puntos)

Los pilotos que se incluyan en la oferta se evaluarán en función de su experiencia, valorando el número total de horas de vuelo realizadas en los últimos cinco años, de 2017 a 2021 con aviones anfibios. Se otorgará 5 puntos a la oferta del conjunto de **3 pilotos** requeridos con la media de las horas de vuelo, con aviones anfibios en la actividad de lucha contra incendios (LCI), más elevada y 0 puntos a la oferta con la media más baja.

Presentación de oferta	Puntos
Oferta del conjunto de pilotos requeridos con la media de las horas de vuelo con aviones anfibios más elevada	5 puntos
Resto oferta proporcional	

## 7. DURACIÓN.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la ley 12/2018, 26 de diciembre, de contratación pública socialmente responsable de Extremadura, la duración prevista es aquella que permite disponer de los servicios durante la totalidad de las campañas de peligro alto de incendios forestales, En base a ello, y teniendo en cuenta que la prestación objeto del contrato seguirá siendo necesaria en el futuro, se ha determinado la duración de 24 meses con posibilidad de prorrogar por 24 meses adicionales.

## 8. JUSTIFICACION DE LAS CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 202 de la LCSP, se propone tengan la consideración de especiales las relativas al cumplimiento de obligaciones laborales o sociales del adjudicatario en relación con sus trabajadores y trabajadoras, respetándose las disposiciones legales, reglamentarias y convencionales vigentes en materia laboral, de Seguridad Social y de seguridad y salud en el trabajo, y aquellas recogidas en el convenio colectivo aplicable,

Además se propone como condición especial de ejecución el estricto cumplimiento de los pagos que el contratista ha de hacer a los trabajadores que participan en la ejecución del contrato, para lo que deberá estar al corriente de pago de las nóminas del personal que participe en la ejecución del contrato. A tal efecto, la Administración podría exigir, junto a la factura el envío de certificación

acreditativa de que el contratista se encuentra al corriente en el pago de las nóminas de los trabajadores que ejecuten el contrato, emitida por el representante legal de la empresa. Así mismo, el órgano de contratación podrá comprobar el estricto cumplimiento de los pagos que el contratista ha de hacer a todas las entidades subcontratistas o suministradoras que participen en el contrato, y que aquella notifique.

#### **9. JUSTIFICACION NO DIVISION EN LOTES.**

Tal y como reza la documentación que consta en el propio expediente se trata del servicio a realizar por un mismo operador aéreo desplegado desde una misma base aérea, y que en circunstancias normales realizará las misiones en tándem por lo que la tramitación en un único lote ofrece posibilidades de mejora de precio por parte de los licitadores por un menor coste operacional unitario (hora de vuelo) y con ello la posibilidad de su adjudicación por menor importe.

Así además, al operar en tándem, se requiere una coordinación en vuelo entre aeronaves que se consigue de manera más eficaz, sin necesidad de recurrir al despacho de aeronave de coordinación y coordinador de medios aéreos, cuando las tripulaciones pertenecen al mismo operador y que redundan en la seguridad de la operatoria aérea.

Por último, el ser un único operador aéreo permite y simplifica las actividades de coordinación en materia de prevención de riesgos laborales.

#### **10. OTRAS.**

##### MODIFICACIONES

Cuando las circunstancias meteorológicas o la coincidencia y simultaneidad de incendios lo hagan necesario, se podrá modificar o variar el número de horas de vuelo o el número de días de despliegue sobre el número de unidades realmente ejecutadas de las previstas en el contrato (incluidas las posibles mejoras ofertadas por el adjudicatario), sin que esta manera de proceder sea considerada modificación contractual, y a liquidar a la finalización del contrato conforme al procedimiento previsto en el artículo 309 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, sin que dicho incremento pueda alcanzar un máximo del 10% del importe del contrato, y cuya liquidación se realizará a la finalización del mismo, y con las condiciones económicas que se detallan a continuación, a las que se deberá aplicar el factor de adjudicación correspondiente:

<b>Ampliación</b>	<b>Importe</b>
Importe de ampliación de días de activación con pp de hv	4.168,89 €/día/avión
Importe de ampliación de horas de vuelo	300 €/hora de vuelo

Ref. 2254SE1CA006

La liquidación del importe consecuencia de dicho incremento, se realizará en el supuesto de ampliación de días de activación conforme al precio unitario ofertado por el adjudicatario con motivo de la licitación; y en el supuesto de ampliación de horas de vuelo sin incremento de días de activación estas se liquidarán conforme al resultado de aplicar la siguiente fórmula: importe unitario ofertado por el adjudicatario / importe unitario máximo X coste hora de vuelo, esto es coeficiente de adjudicación X 300,00€/hv

#### FORMA DE PAGO.

El pago del contrato se realizará mediante certificaciones mensuales de acuerdo con las cuantías del punto 14 del pliego. A tal efecto, la dirección técnica emitirá un certificado de conformidad de los días efectivos de operatividad del servicio ejecutados por la empresa adjudicataria, de acuerdo con las cuantías del punto 14 de este pliego en el que se certifican los días efectivos de disponibilidad; salvo para aquellas horas de vuelo y días de disponibilidad previstas en el apartado anterior y cuya liquidación se realizará a la finalización del contrato, y cuyo reflejo se realizará por la dirección técnica en las certificaciones mensuales que corresponda como días y horas certificadas mensuales que corresponda como días y horas certificadas pero no acreditadas una vez hayan sido agotadas las previstas en la anualidad correspondiente.

#### PENALIDADES

El órgano de contratación podrá establecer, a propuesta del responsable del contrato, penalidades conforme a lo señalado en el artículo 192 de la LCSP 9/17, para los supuestos de incumplimiento parcial o cumplimiento defectuoso.

Así, y de conformidad con el artículo 16.2 de la 12/2018, de 26 de diciembre, de contratación pública socialmente responsable de Extremadura LCPSREx, los incumplimientos del adjudicatario en la ejecución del contrato se clasificarán como leves, graves o muy graves, en atención al tipo de incumplimiento, grado de negligencia del contratista, relevancia económica de los perjuicios derivados del incumplimiento o reincidencia.

Cuando las penalidades acumulativas por los incumplimientos excedan del 10% del importe de adjudicación procederá iniciar el procedimiento de resolución contractual.

**Incumplimiento total (referido a las aeronaves: ausencia o falta de equipamiento o documentación; o tripulaciones y personal mantenimiento) o parcial (sustitución sin previo aviso de aeronaves de similares requerimientos técnicos a los previstos en pliego y no autorizada) de la ejecución de las prestaciones definidas en el contrato:**

- a) Día de “inoperatividad del servicio” considerada incumplimiento grave, y cuando alguna de las aeronaves esté 6 horas o más en alguna de las siguientes situaciones:
  - i. 2 Aeronaves inoperativas sin poder volar.

- ii. 1 Aeronaves inoperativas sin poder volar.

Por cada jornada de “inoperatividad del servicio” se aplicará una penalización del doble del importe de las cantidades aplicadas como base de los precios de las unidades de ejecución utilizados para la confección del presupuesto, esto es:

Situación i) 8.337,78€

Situación ii) 4.168,89€

- b) Día de “Servicio defectuoso”: cuando el servicio esté menos de 6 horas con alguna de las aeronaves inoperativas sin poder volar, en alguna de las siguientes situaciones:

- i. 2 Aeronaves inoperativas sin poder volar.
- ii. 1 Aeronaves inoperativas sin poder volar.

Situación i) 4.168,89€

Situación ii) 347,41€/h o fracción superior a 30min.

**Ejecución defectuosa del contrato, en especial con relación a aquellos aspectos que hayan sido objeto de valoración en la licitación (antigüedad de la aeronave ofertada...), así como a aquellas obligaciones calificadas como esenciales en los pliegos y relativas al cumplimiento de obligaciones laborales o sociales del adjudicatario en relación con sus trabajadores y trabajadoras, así como medioambientales**

- a) El primer incumplimiento tendrá la consideración de leve con una penalización del 1% del precio del contrato.
- b) El segundo incumplimiento tendrá la consideración de grave con una penalización del 5% del precio del contrato.
- c) El tercer incumplimiento tendrá la consideración de muy grave con una penalización del 10% del precio del contrato.

**Incumplimiento de las órdenes recibidas por parte del responsable del contrato y/o director facultativo en las cuestiones relativas a la ejecución del mismo, y aquellos otros que deriven en daños a la Administración, a terceros o al medio ambiente por un cumplimiento defectuoso de los términos del contrato**

- a) El primer incumplimiento tendrá la consideración de leve con una penalización del 1% del precio del contrato.
- b) El segundo incumplimiento tendrá la consideración de grave con una penalización del 2% del precio del contrato.
- c) El tercer incumplimiento tendrá la consideración de muy grave con una penalización del 8% del precio del contrato.

**Demora en la ejecución, entendido como el no posicionamiento de las aeronaves en base en el plazo previsto en apartado 3 del PPT, con la documentación y resto de aspectos materiales y personales previstos en PPT.**

- a) El primer incumplimiento tendrá la consideración de infracción muy grave con una penalización del 6% del precio del contrato.
- b) El segundo incumplimiento tendrá la consideración de muy grave con una penalización del 8% del precio del contrato.

EL JEFE DE SERVICIO DE PREVENCIÓN  
Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES