

**ACUERDO DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CONTRATACIÓN PÚBLICA  
DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

En Madrid, a 17 de marzo de 2016.

**VISTA** la reclamación en materia de contratación interpuesta por don A.F.H., en nombre y representación de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (E.M.T.), contra la Convocatoria, Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas del Procedimiento de licitación nº 601100027, convocado por Metro de Madrid, S.A. para la contratación, por procedimiento abierto, de un servicio de transporte en autobús para los viajeros afectados por la suspensión en la Línea 1 de Metro de Madrid, este Tribunal ha adoptado la siguiente

**RESOLUCIÓN**

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero.-** Con ocasión de las obras de mejora del túnel por el que discurre la Línea 1 de la red ferroviaria explotada por METRO -que se llevarán a cabo entre el 21 de mayo de 2016 y el 30 de septiembre de 2016-, dicha sociedad ha decidido suspender temporalmente la prestación del servicio de transportes por ferrocarril, en el tramo comprendido entre las estaciones de Plaza de Castilla y Sierra de Guadalupe, durante todo el periodo de duración de las obras.

Con fechas 15, 19, 22 y 23 de febrero de 2016, se publica respectivamente en

el perfil del contratante, en el DOUE, BOE, BOCM y en el portal de contratación, la convocatoria de licitación, con criterio único precio en su modalidad precios unitarios con un valor estimado de 3.333.957,39 euros, y mediante tramitación urgente.

El objeto del contrato, de acuerdo con la cláusula segunda del Pliego de Condiciones Particulares (PCP) *“Consistirá en disponer de una ruta con autobuses para ofrecer un servicio alternativo de transporte de viajeros entre las estaciones de Metro afectadas por la suspensión de servicio. Las necesidades que se pretenden cubrir con este contrato es implementar los medios materiales y personales cualificados, con el objetivo final de mayor eficacia en la gestión tributaria y recaudatoria de este Ayuntamiento (...).”*

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (en adelante, EMT), no ha manifestado interés en participar en el proceso de licitación.

**Segundo.-** Con fecha 2 de marzo de 2016, tuvo entrada en el Registro de este Tribunal, reclamación en materia de contratación en el ámbito de los sectores especiales, en el que se solicita la anulación de la convocatoria y los pliegos por los que se ha de regir el contrato, por infracción de los plazos de publicidad de la misma, por haber fijado un presupuesto de licitación no ajustado a los precios del mercado y por la absoluta indefinición de las prescripciones técnicas que deben servir de base para la prestación del servicio.

Entiende la reclamante que la convocatoria y los pliegos son ilegales por los motivos que expone en su escrito de recurso.

Ese mismo día se requirió al órgano de contratación para que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 105 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en adelante LCSE), remitiera el expediente y el informe preceptivo correspondiente, lo que verificó el día 10 de marzo de 2016.

**Tercero.-** Con fecha 4 de marzo de 2016, METRO ha remitido al DOUE, para su publicación, un anuncio de la modificación del plazo de solicitud de presentación de ofertas, ampliándolo hasta las 12:00 horas del día 28 de marzo de 2016.

En esa misma fecha, se ha publicado en el Perfil del Contratante de METRO la ampliación del plazo para presentar ofertas a esta licitación, extremo que se ha comunicado -por medio del envío de mensajes- a las empresas que han manifestado interés en participar en la licitación.

El día 7 de marzo de 2015 se ha enviado el mencionado anuncio al Boletín Oficial del Estado y al Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid para su publicación urgente en ambos Diarios Oficiales (que ha tenido lugar el 8 de marzo en el BOCM y el 9 de marzo en el BOE).

## **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**Primero.-** En cuanto al régimen jurídico aplicable al contrato el PCP señala que *“en los términos establecidos en la condición 1.5 del presente Pliego de Condiciones Particulares, la preparación y adjudicación de este contrato se regirá por lo dispuesto en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, y en las Instrucciones Internas de Contratación de Metro de Madrid, S.A., de 13 de septiembre de 2012”*.

De conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la LCSE, en relación con el artículo 41.3 del TRLCSP y el artículo 3.2 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público, corresponde a este Tribunal la competencia para resolver la presente reclamación.

**Segundo.-** La reclamación se dirige contra el anuncio y los pliegos de un contrato de servicios con código CPV 60112000-6 (1) “Servicios de transporte por la vía pública”,

con un valor estimado 3.333.957,39 euros, del anexo II A de la LCSE “Servicios de transporte por vía terrestre”, categoría 2, que supera los umbrales establecidos en el artículo 16 de la misma al ser su valor estimado superior a 414.000 euros.

**Tercero.-** La reclamación se presentó en tiempo y forma, pues la publicación de la convocatoria tuvo lugar en el DOUE el 19 de febrero de 2016, poniendo a disposición de los interesados los pliegos en el Perfil de contratante el día 15 de febrero, y el recurso se interpuso el día 2 de marzo, dentro del plazo de quince días hábiles, de conformidad con el artículo 104.2 de la LCSE.

**Cuarto.-** La reclamante ostenta legitimación activa en su condición de potencial licitadora. De acuerdo con el artículo 102 de la LCSE *“Podrá interponer la correspondiente reclamación toda persona física o jurídica cuyos derechos e intereses legítimos se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados por las decisiones objeto de reclamación”*.

La EMT no se ha presentado a la licitación, pero según se indica en el expediente por el órgano de contratación, ha presentado numerosas solicitudes de aclaración a los pliegos.

**Quinto.-** En cuanto al fondo de la cuestión que se plantea en la reclamación, son varios los motivos que la reclamante esgrime como causa de nulidad de los pliegos.

Debe señalarse con carácter previo al examen de cada uno de los argumentos hechos valer por la reclamante, que la misma realiza una serie de alegaciones respecto del carácter exclusivo del servicio de transporte local, que considera no cedible, así como en relación con otras ocasiones en que EMT ha realizado servicios semejantes para Metro de Madrid mediante procedimiento negociado sin publicidad en su condición de proveedor único. Ello no obstante también manifiesta que no se plantea este debate en la presente ocasión, al considerar que va más allá de lo que debe ser el objeto de una reclamación en materia de contratación.

También el órgano de contratación realiza alegaciones en torno a esta cuestión aduciendo, sin embargo que no se trata en realidad de cuestiones sometidas al conocimiento de este Tribunal por la EMT.

Dado que las resoluciones de este Tribunal deben obedecer al principio de congruencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 106.2 de la LCSE los límites del debate, dejando a salvo cuestiones de orden público, como la competencia o de nulidad de pleno derecho, deben quedar circunscritos a las pretensiones de la reclamante.

1. Plazo de presentación de ofertas: Señala la reclamante que el plazo previsto para la presentación de ofertas, que terminaba el 7 de marzo, era de 22 días, reducción de plazo que según explica no cabe mediante la aplicación de las Instrucciones Internas de Contratación de Metro de Madrid, que en este punto debe seguir el régimen de la LCSE, por lo que el plazo de presentación de ofertas no debería ser inferior a 52 días. Añade al respecto que tratándose de un contrato sujeto a la LCSE no cabe aplicar la reducción de plazos prevista en el artículo 137 del TRLCSP, para las licitaciones urgentes.

Por su parte el órgano de contratación señala que no existiendo ninguna previsión en la LCSE que permita reducir los plazos de presentación de ofertas previstos en los artículos 77 y 79, en atención al carácter urgente de la tramitación de la licitación, METRO entendió que procedía la aplicación analógica del artículo 112 del TRLSP, que permite la reducción de plazos a la mitad. Por otro lado señala que como consecuencia de las consultas planteadas se ha ampliado el plazo de presentación de ofertas hasta el 28 de marzo, lo que debería conducir a la desestimación del motivo planteado, al haberse respetado el plazo de 40 días establecido en la LCSE a pesar de la urgencia.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 77 de la LCSE *“En los procedimientos abiertos, el plazo que se fije por la entidad contratante para la recepción de ofertas no será inferior a cincuenta y dos días, contados desde la fecha*

*de envío del anuncio del contrato a la Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas”, siendo así que entre el 15 de febrero y el 7 de marzo de 2016, no se respeta dicho plazo.*

Ahora bien, como señala el órgano de contratación, en la LCSE no está prevista la posibilidad de acortar los plazos en el caso de procedimientos de urgencia, que por otro lado de acuerdo con su artículo 59 sí permite el procedimiento negociado, sin previa convocatoria.

Este Tribunal ha señalado en diversas ocasiones, como en la Resolución 6/2016, de 13 de enero, la posibilidad de aplicar de forma supletoria el TRLCSP a los contratos regulados en la LCSE siempre que exista una laguna en su regulación y que la misma no obedezca a especialidades del régimen jurídico de los contratos sometidos a la misma. Efectivamente tal y como se indica en la exposición de motivos de la LCSE, *“Este régimen singular en lo que concierne a determinados aspectos de la ordenación de su actividad contractual, entre ellos la selección del contratista, es menos estricto y rígido que el establecido en la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios, asegurando en todo caso los principios de apertura del mercado principios de publicidad y concurrencia. La Comisión Europea estimó en su momento, ponderando, como se preocupó de señalar, razones políticas, estratégicas, económicas, industriales y jurídicas, que era oportuno introducir criterios originales o específicos en el campo contractual de los entonces denominados sectores excluidos, ya que éstos, en el contexto de los países comunitarios, están gestionados por entidades u organismos públicos o privados de manera indistinta”*.

No cabe, obviar las especialidades contenidas en la LCSE, so pena de conculcar precisamente la finalidad para la que se aprobaron dos directivas y dos leyes de transposición diferentes, pero necesariamente debe dilucidarse si nos hallamos en este caso ante una especialidad o cabe la interpretación integrando

ambas normas.

De acuerdo con el artículo 45 de la Directiva 17/2004/CE, en los procedimientos abiertos, el plazo mínimo de recepción de las ofertas será de 52 días a partir de la fecha de envío del anuncio de licitación del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales, pero dicha Directiva no contempla la posibilidad de reducción de plazos por razones de urgencia, al igual que en la Directiva 18/2004/CE. Así en las normas de derecho comunitario de contratación pública no se discrimina entre uno y otro tipo de contratos (de régimen general y de sectores especiales), lo que permite considerar que esta cuestión del plazo no reviste de especialidad que impida la aplicación supletoria del TRLCSP.

Cabe aun advertir que el artículo 112 del TRLCSP establece que cuando se trate de procedimientos relativos a contratos sujetos a regulación armonizada, la reducción de plazos por razón de urgencia no afectará a los plazos establecidos en los artículos 158 y 159 para la facilitación de información a los licitadores y la presentación de proposiciones en el procedimiento abierto. De esta forma aunque fuera posible la aplicación supletoria del TRLCSP, lo cierto es que el plazo de presentación de ofertas de los contratos sujetos a regulación armonizada, no puede ser objeto de reducción por razones de urgencia, tal y como se deduce de las directivas más arriba indicadas, que no contemplan dicha posibilidad. Caben otras posibilidades de reducción de plazos en el artículo 159 del TRLCSP, cuando se ofrezca acceso por medios electrónicos a los pliegos y a la documentación complementaria, como es el caso, en que el plazo de presentación de ofertas podrá reducirse en cinco días, además los plazos anteriores podrán reducirse en siete días cuando los anuncios se preparen y envíen por medios electrónicos, informáticos o telemáticos. Esta reducción podrá adicionarse, en su caso, a la de cinco días prevista en el inciso final del primer párrafo.

Además, tal y como señala el órgano de contratación, se ha producido una

satisfacción extraprocesal, al haberse ampliado con la preceptiva publicidad, el plazo de presentación de ofertas hasta el 28 de marzo, que implica un plazo de 42 días, - inferior al exigido por la norma -, pero suficiente en este caso al aplicar los doce días de reducción permisibles antes señalados.

2. Presupuesto de licitación establecido sin atender al precio general del mercado. Señala la reclamante que para el presente contrato se fija un importe de licitación de 2.778.297,82 euros, que puesto en relación con el número de kilómetros a realizar, supone un precio de 2,37 euros/km, que considera insuficiente de acuerdo con el último informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano colectivo que lo sitúa en 5,91 euros/km, coste que puede incluso elevarse para empresas con una flota inferior a 200 autobuses. Pretende acreditar dicha conclusión con los datos de dos contratos de transportes de que fue adjudicataria la EMT por importe de 5,18 euros/kilómetro.

Señala el órgano de contratación que el régimen de fijación del precio del contrato no se contiene en el artículo 87 del TRLCSP, invocado por la reclamante, sino en la LCSE y sus Instrucciones internas de contratación, explicando asimismo que el precio del contrato se ha fijado estableciendo la media entre el precio de dos contratos suscritos ambos en 2015, por suspensión de las líneas 7 y 12 que concreta, situándose dicha media en la cantidad de 2,331 euros/km. Además indica que se han incluido 40.000 euros para actuaciones complementarias, y un 20% para posibles modificaciones.

Qué duda cabe que con carácter general, lo indique o no específicamente la normativa aplicable, el precio previsto para la ejecución del contrato debe ser adecuado para el efectivo cumplimiento del mismo mediante la correcta estimación de su importe, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto de licitación, tal y como señala el artículo 87 del TRLCSP.

Nada obsta para fijar el precio del contrato por referencia al de contratos anteriores, que en la medida en que hayan sido adecuadamente ejecutados y



guarden la necesaria identidad de razón con el contrato de que se trate, como es el caso, permite entender que el contrato es viable con dichos importes.

Debe desestimarse por tanto el recurso por este motivo.

3. La reclamante considera también que no se puede determinar con precisión la naturaleza y alcance del contrato puesto que no se indica si los viajeros que accedan al servicio deben haber utilizado con anterioridad o posteriormente alguno de los tramos de la línea 1 o alguna de sus correspondencias, sin que se diga nada en los pliegos del control con el que deberá contar el adjudicatario para garantizar que los viajeros que accedan al servicio alternativo cumplan, ciertos requisitos. Añade que tampoco se dice nada sobre si se va a cobrar tarifa o no, ni cuál va a ser la misma. Señala la reclamante a modo de contestación retórica a los argumentos planteados por ella misma que puede presumir que el servicio que se contrata es un servicio de viajeros regular, de carácter temporal y de uso general. Concluye esta exposición sin anudar consecuencia de nulidad respecto de los pliegos y la convocatoria, limitándose a señalar “a efectos de ilustrar al Tribunal”, que *“las nuevas líneas creadas para prestar servicio de transporte regular de viajeros de uso general en la ciudad de Madrid se realizan por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, mediante una autorización que emite en cada caso, y en todos los casos dirigida a la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., sociedad mercantil de capital 100% municipal, como empresa encargada por el Ayuntamiento de Madrid, mediante gestión directa, para prestar el servicio público de transporte y así cumplir con la competencia que, en esta materia, se impone a los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes por la Ley de Bases de Régimen Local.”*

El órgano de contratación manifiesta frente a lo anterior que *“A este respecto, y por lo que el recurrente menciona en su escrito -aun no siendo motivo de impugnación de este recurso como afirma- respecto al carácter exclusivo de la Empresa Municipal de Transportes para prestar el servicio de transporte en el término municipal de Madrid ha de insistirse en que no se trata de la contratación de*

*un servicio regular de viajeros de uso general propiamente dicho como se menciona de contrario.*

*Se trata, como se recoge en los Pliegos de Condiciones Particulares y en el Pliego de Condiciones Técnicas, de un servicio sustitutivo al prestado en la Línea 1, a prestar durante un determinado periodo de tiempo y dirigido únicamente a los usuarios afectados del tramo de la red ferroviaria metropolitana afectado por la suspensión del servicio.*

*Por lo tanto, no se trata de satisfacer una demanda general procedente de cualquier interesado -como es el caso del servicio regular de viajeros de uso general al que se refieren los artículos 64, 71 y 72 de la Ley 19/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, que alega EMT”, a lo que cabe añadir que “(...) METRO ha solicitado y obtenido la autorización del Consorcio Regional de Transportes no sólo para interrumpir el servicio de transporte por ferrocarril en la línea 1 sino también para ofrecer un servicio de autobuses alternativo a sus usuarios, con objeto de que puedan seguir realizando sus desplazamientos habituales por superficie mientras se ejecutan las obras de rehabilitación de los túneles de la citada línea.”*

Este Tribunal no encuentra motivo alguno de nulidad en las circunstancias puestas de manifiesto por la EMT, que por otro lado como hemos indicado se limita a realizar una especie de reflexión sobre la cuestión, pero sin determinar ninguna infracción concreta al respecto. En todo caso cabe señalar que en los pliegos aparece definido el objeto del contrato, correspondiendo al órgano de contratación la determinación de las necesidades a satisfacer, para lo que deben ser fijadas con precisión en el expediente la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas, dejando constancia de ello en la documentación preparatoria, antes de iniciar el procedimiento encaminado a su adjudicación.

Por otro lado la reclamante aporta pliegos correspondientes a los contratos que desempeñó en anteriores ocasiones en que tampoco se recogen los extremos

indicados, sin que ello afecte a la naturaleza del contrato, como parece querer señalar.

4. En cuarto lugar se alega indeterminación del PPT en cuanto no define con la exactitud requerida y deseada, las obligaciones que le corresponderán al adjudicatario del contrato, en cuanto a necesidades y características del material móvil (autobuses) con el que se debe prestar el servicio, así como en cuanto a los sistemas de comunicación y seguridad con los que debe contar dicho material móvil, que especifica en determinadas indefiniciones.

Señala al respecto con carácter general el órgano de contratación que *“los términos del contrato serán los establecidos en los pliegos de condiciones de la licitación, sin perjuicio de que el contratista, -empresa transportista-, haya de cumplir cuantas otras obligaciones legales o reglamentarias le sean exigibles para el desarrollo de su actividad, tanto en lo que se refiere a los vehículos de transporte público de viajeros, como en lo que concierna a su personal y a su actividad empresarial en general.”*

Con carácter general este Tribunal comparte la opinión recogida por el órgano de contratación en el sentido de que no es necesario incorporar a los pliegos con carácter contractual el cumplimiento de obligaciones establecidas en la normativa, social, laboral o de seguridad y transporte en este caso, pudiendo incluso ser una técnica no recomendable por la obligación general que incumbe a todo destinatario de una norma de cumplirla en todos sus extremos, no cabiendo por otro lado “legislar vía pliego”. Dicho lo anterior, esto no obsta para examinar al caso concreto cada una de las indefiniciones que la reclamante imputa a los pliegos para determinar su incidencia en relación con la certeza del contenido de las obligaciones a desarrollar por el adjudicatario del contrato que sí serían susceptibles de control por este Tribunal.

Cabe señalar antes de entrar en dicho examen que el órgano de contratación indica que la alegada indeterminación del contenido del PPT, en todos los extremos

recogidos, ha de ser rechazada por ese Tribunal, pues no son más que cuestiones susceptibles de las aclaraciones permitidas en los pliegos, y que, en todo caso, habrán de ser formuladas por las empresas que hayan manifestado su interés en participar en la licitación.

- Prescripción 2.1 que incluye un cuadro con los datos generales del servicio. Este cuadro recoge la ruta, el periodo de la operación, el plazo (133 días) el número de kilómetros que abarca el recorrido (28,7 km) y la estimación de kilómetros a realizar durante el plazo de duración (1.174.731 km en total). Señala la EMT que no se facilita el número de autobuses que Metro ha considerado para el servicio, tampoco se especifica si hay que dimensionar la oferta para alcanzar la cifra de Km que figura en el cuadro, o si es preciso presentar un programa de servicios que, siendo equivalente en capacidad de transporte, pueda dar lugar a una producción inferior a la estimada de kilómetros, también aduce que no se dice nada sobre si se ha tenido en cuenta que dentro del itinerario fijado en el Anexo 1 del PPT, hay un tramo, el correspondiente al Paseo del Prado, en el que está prohibida la circulación todos los domingos de 9 a 16 horas.

Respecto de esta alegación cabe señalar que en el PPT solo se establece la hora y punto de salida de los autobuses a contratar para el primer y último servicio, sin especificar el número de autobuses, como aduce la recurrente. Ahora bien, dado que no es valorable un proyecto técnico de ejecución del servicio, (en coherencia con su carácter excepcional y paliativo de una situación temporal), las pretendidas omisiones indicadas por la recurrente, no impiden la realización de una oferta viable y cabal, que por otro lado se circunscribe a la valoración del precio unitario por km, ofrecido. Cuestión distinta es la de las dudas que a la hora de confeccionar la oferta puedan surgir y que como aduce el órgano de contratación, está previsto que sean solucionadas en el propio PCP. A todo ello cabe añadir frente a lo alegado por la EMT que no hay duda ninguna de que no procede dimensionar la oferta para alcanzar la cifra de Km que figura en el cuadro, o que no es preciso presentar un programa de servicios, puesto que el punto 21 del cuadro resumen del PCP, señala de forma indubitada que no se establece en los pliegos un contenido mínimo para la

oferta técnica, (que en realidad al tratarse de un contrato con criterio único precio no se exige). A ello cabe añadir que como veremos en relación con la siguiente prescripción, en el PPT se establece el intervalo programado de autobuses. De esta forma conociendo el número de kilómetros y de viajeros, la frecuencia programada de viajes necesariamente determina el número y capacidad de los vehículos a utilizar para el transporte.

- En la prescripción 2.3, en cuanto a las frecuencias de los autobuses y capacidades de transporte adecuadas a las intensidades de viajeros, señala la EMT que no se determina el valor estimado que alcanzarán las intensidades de viajeros respecto a los que hay que dimensionar la oferta del servicio alternativo en las diferentes franjas horarias de cada tipo de día, ni se define el término “capacidades de transporte adecuadas a las intensidades de viajeros”.

De nuevo al igual que en el caso anterior, la prestación exigida en los pliegos es la de la realización del itinerario fijado durante los 133 días previstos, al precio ofertado, con unos horarios y ubicaciones fijos para los primeros y últimos servicios. Omite la reclamante que en la prescripción 2.3 se especifican a modo orientativo el intervalo programado de autobuses, para los distintos días y franjas horarias, indicando asimismo que *“Con anterioridad al comienzo de los servicios, el contratista facilitará a Metro de Madrid, el programa definitivo de prestación del servicio, con especificación de las horas de salida de todas las expediciones previstas”*.

- En la prescripción 6.1 se dice: *“la clase y el tamaño de autobuses será adecuado a las condiciones del recorrido a realizar”*, sin definir, una serie de aspectos que señala tales como la accesibilidad para personas con movilidad reducida, anchura de puertas, índice de ocupación de personas, plazas sentadas mínimas, etc.

En todo caso se omite en relación con esta alegación, que el PPT señala en este apartado que las condiciones especificadas en el pliego deben entenderse como mínimos exigibles. Es cierto que las exigencias de los autobuses se

establecen unas características muy genéricas, indicando que deberán estar en perfectas condiciones de limpieza, y funcionamiento, dotados de climatización, con la capacidad necesaria para el cómodo transporte de viajeros, condiciones de seguridad exigibles, y superación de las inspecciones reglamentarias, dejando al parecer del contratista la elección sobre el tamaño y clase de los autobuses.

En ese punto conviene recordar que como ha señalado este Tribunal en numerosas ocasiones, corresponde al órgano de contratación definir sus necesidades y satisfacerlas, así como las prescripciones o características exigibles. La falta de detalle en este caso, si bien no deseable, no constituye motivo de nulidad a juicio de este Tribunal, siempre que puedan determinarse las obligaciones esenciales y realizar una oferta viable y cabal por los licitadores. En este caso conociendo el número de viajeros cuyo traslado diario constituye el objeto del contrato, el número de kilómetros del recorrido y el número de días y frecuencia aproximada, es posible al objeto de dimensionar la oferta determinar el número de autobuses, su tamaño y configuración. La falta de determinación de estos elementos no implica la imposibilidad de realizar la oferta o de ejecutar el contrato, sino que solo es indicativa de que al órgano de contratación, con la salvaguarda última del cumplimiento de la normativa de seguridad y de circulación vigentes, le es indiferente la forma concreta de prestación del servicio.

- En la prescripción 6.4 se indica que en el caso de que los autobuses estén conectados a un sistema SAE (sistema de ayuda a la explotación), la empresa adjudicataria podrá, si lo estima oportuno, facilitar a Metro acceso a dicho sistema, pero no se concreta ningún aspecto relativo al mismo.

Cabe señalar en cuanto a esta observación, lo mismo que en el caso anterior, al no ser aparentemente determinante para Metro de Madrid la conexión a un sistema SAE.

- En la prescripción 6.5, al margen de la exigencia de la identificación de los autobuses con el logotipo de Metro y de la Comunidad de Madrid, no se dice nada

de si deben cumplir algún otro requisito en cuanto a su imagen.

En relación con esta invocación, es claro que si no se dice nada, ninguna ilegalidad cabe imputar a los pliegos, antes bien, ello debe entenderse no como una supuesta indefinición, sino como una opción por parte de Metro en el sentido de no exigir ningún elemento adicional de imagen de los autobuses.

- En la prescripción 8, relativa a las incidencias del servicio, no se determina el tiempo máximo de respuesta permitido para la reposición de un autobús con incidencia en el servicio, ni si la empresa adjudicataria debe disponer de un servicio de asistencia en ruta que incluya vehículos de arrastre para la retirada de autobuses, cuando sea necesaria. No se especifica si en el caso de tener que realizar desvíos, que supongan incremento de kilómetros con respecto a la estimación prevista en los pliegos, Metro abonará tales incrementos.

En cuanto a la reposición de autobuses en caso de avería o incidencia es cierto que no se establece un tiempo mínimo de respuesta, más allá de *“a la mayor brevedad”*, pero de nuevo este Tribunal considera que la falta de definición exacta del tiempo de solución de averías no es un elemento que el órgano de contratación haya considerado necesario determinar. Por otro lado la posibilidad de que ello lleve aparejado un aumento del número de kilómetros a realizar, en cuanto puede incardinarse en alguno de los supuestos de modificación contractual del apartado 5 del PPT, en concreto *“la modificación de los tramos cubiertos por el autobús sustitutivo”*, no supone un caso anulabilidad del PPT.

Tampoco se dice nada sobre quién deberá asumir la responsabilidad que se pueda derivar, en relación con el seguro obligatorio de viajeros, si se produce alguna reclamación, según aduce la recurrente. En este punto entiende el Tribunal en el mismo sentido que respecto de lo señalado en relación con la prescripción 6.1, no corresponde al órgano de contratación a través del pliego determinar el régimen de eventuales responsabilidades indemnizatorias en el caso de siniestros relacionados con la prestación del servicio, siendo los propios contratos de seguros, a interpretar

de acuerdo con la normativa vigente, los determinantes de la atribución de responsabilidad. En todo caso la cláusula 12.3 del PCP regula el contenido mínimo del seguro de responsabilidad civil que deberá suscribir el adjudicatario.

- No se describe la forma de efectuar la contabilidad relativa al acceso de los viajeros pues no se exige ningún sistema de control que lo permita, ni la presentación de título alguno para el uso del servicio alternativo, lo que hace presuponer que debe ser el conductor el que debe registrar todas las subidas de viajeros que se produzcan, cabiendo la duda si hay que contar con que en todas las paradas que se instalen en la línea especial, hay que disponer de agentes que recaben la información.

De nuevo en este punto corresponde a la decisión del contratista determinar cómo atender a dicha obligación, de acuerdo con las instrucciones de Metro en los términos del punto 10 del PPT, sin que la falta de especificación en esta cuestión pueda suponer la nulidad del pliego.

- En las prescripciones 2.1 y 11 relativas a las obligaciones del contratista, se le impone la realización de todas a aquellas actividades o tareas complementarias inherentes al servicio, considerando como tal la disposición de paradas, su señalización, la instalación y conservación de la información del servicio, la difusión de los diferentes servicios especiales y de sus características, siendo su responsabilidad la obtención de los permisos y autorizaciones oficiales necesarias para la prestación del servicio, sin especificar, qué permisos se deben obtener, la ubicación de las paradas, mobiliario de que hay que disponer y su explotación, etc.

Se indica en relación con estas obligaciones que no se especifica ni qué permisos, ni quién dará el visto bueno a la instalación, cómo se dispondrán las paradas teniendo en cuenta el contrato de explotación de los elementos que las forman (marquesinas, postes, etc.).

Tal y como señala el órgano de contratación, todas estas cuestiones, (algunas



de las cuales presentan incidencias con otro contrato que no es de Metro de Madrid y por ende sobre el que no puede intervenir en modo alguno), puede ser objeto de información a los licitadores que lo soliciten, no siendo determinante de la oferta, en lógica consonancia con su objeto de carácter provisional.

- En el anexo II se requieren una serie de funcionalidades e integraciones de la información para el seguimiento de la explotación, sin describir ningún tipo de requisito técnico para realizar la integración, lo que hace imposible su valoración.

Debe entenderse que cuando la reclamante menciona la valoración no se refiere a la asignación de puntuación alguna, puesto que solo será valorable el precio, sino a su toma en consideración de un modo más amplio.

Los requisitos a que se refiere el indicado anexo II, solo son exigibles al adjudicatario y constituyen una serie de requisitos mínimos generales del sistema de ayuda a la explotación. En este caso se observa una aparente discordancia interna en los pliegos y es que de un lado en la cláusula 6.4 del PPT el acceso al sistema SAE con que puedan contar los autobuses por parte de Metro de Madrid es voluntario, mientras que de otro se indican una serie de requisitos mínimos para el adjudicatario en torno a este acceso. Ahora bien este Tribunal considera que el párrafo segundo de la cláusula 6.4 del PPT es suficientemente clarificador cuando señala que *“En el anexo II se presentan los requisitos para proporcionar en tiempo real dicha información al Consorcio Regional de transportes de la Comunidad de Madrid (CRTCM), de ser técnicamente posible”*. Debe por tanto entenderse que los requisitos del sistema solo operarán en el caso de que el contratista que tenga un sistema de ayuda a la explotación, proponga dar acceso al mismo a Metro, sin que sean exigibles en ningún otro caso.

Debe por tanto desestimarse la reclamación por este motivo.

**En su virtud**, previa deliberación, en sesión celebrada en la fecha del

encabezamiento, por unanimidad, y al amparo de lo establecido en el artículo 101 de la LCSE y el artículo 3 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público, el Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid,

## **ACUERDA**

**Primero.-** Desestimar la reclamación en materia de contratación interpuesta por don A.F.H., en nombre y representación de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (E.M.T.), contra la Convocatoria, Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas del Procedimiento de licitación nº 601100027, convocado por Metro de Madrid, S.A. para la contratación, por procedimiento abierto, de un servicio de transporte en autobús para los viajeros afectados por la suspensión en la Línea 1 de Metro de Madrid.

**Segundo.-** Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 106.5 de la LCSE.

**Tercero.-** Notificar este acuerdo a todos los interesados en este procedimiento.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa, será directamente ejecutiva y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid, en el plazo dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, todo ello de conformidad con el artículo 108 de la LCSE.