



Recurso nº 945/2019. C.A. Cantabria 40/2019

Resolución nº 1149/2019

**RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL
DE RECURSOS CONTRACTUALES**

En Madrid, a 14 de octubre de 2019

VISTO el recurso interpuesto por D.M.A.R. en nombre y representación de la FEDERACIÓN CÁNTABRA DEL TAXI contra los pliegos que han de regir el contrato de “*servicio de transporte escolar para el Curso Escolar 2019/2020*”, de la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria (Expediente de Contratación nº S09TRA2000), este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. La Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria convocó mediante anuncio publicado en el DOUE y en la Plataforma de Contratación del Sector Público en fechas 22 y 30 de julio de 2019, respectivamente, licitación para la adjudicación del contrato arriba referido, con un valor estimado del contrato de 35.579.183,53€.; consignando el anuncio en el DOUE en el que se daba Acceso libre, directo, completo y gratuito a los pliegos de la contratación, en:

https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle_licitacion&idEvl=3%2BJ3WJFF%2F6Z7h85%2Fpmmsfw%3D%3D

Segundo. Estando disconforme con los citados Pliegos de la contratación, de acuerdo con el artículo 50 Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), en fecha 26 de julio del año en curso se presentó por la recurrente, en este Tribunal por vía electrónica, escrito de interposición de recurso especial en materia de contratación, en el que se aducía cuanto sigue:

-Que dado que la cláusula del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (en adelante PCAP) relativa a la adscripción de medios materiales y personales apartado XI del pliego exige para presentar oferta a tres o cuatro lotes disponer como mínimo de dos vehículos del rango requerido o superior, para presentar oferta a cinco o seis lotes un mínimo de tres vehículos del rango requerido o superior y así sucesivamente, supone un claro perjuicio para los titulares de licencias de auto-taxi, en comparación con los titulares de otros medios de transporte tales como los autobuses, en cuanto que los titulares de dichas licencias, al solo disponer de un vehículo, no pueden presentarse u ofertar por tres o más rutas.

-Que, si se examina la relación de rutas ofertadas, se observa que en al menos veinte de ellas se exige que el servicio se preste en vehículos de nueve o más plazas pese a que el número de alumnos que se deben trasladar es inferior a nueve, solicitándose además prácticamente en todos los casos anclajes para sillas de ruedas que son totalmente innecesarios, con lo que se impide nuevamente que el servicio se preste en vehículos de auto-taxi. Afirmándose también que ningún sentido tiene que en la gran mayoría de los casos se exija que los vehículos dispongan de anclajes para sillas de ruedas, pues vuelve a restringir nuevamente el acceso a las rutas de los titulares de licencias de auto-taxi, sin que exista necesidad de disponer de tales anclajes.

Tercero. Consta informe del órgano de contratación de fecha 29 de julio de 2019, oponiéndose a la estimación de este recurso con base en la justificación de la exigencia de contar con los vehículos que quedan dichos para concurrir al igualmente referido número de lotes, así como con base en la justificación de por qué no son innecesarios los anclajes para sillas de ruedas que figuran como requisito en varios de los lotes y de que se obligue a presentar vehículos de 9-24 plazas.

Cuarto. Conferido traslado para efectuar alegaciones al recurso en fecha 22 de agosto de 2019 último, fueron las mismas presentadas por parte de los siguientes licitadores: AUTOBUSES LA CANTABRICA DE COMILLAS S.A., CHECA BUS S.L., ANGEL HERNANDEZ AUTOCARES S.L., AUTOBUSES JUAN RUIZ S.L., MAVI MUÑOZ S.L., N.R. RUIZ S.A., SUSANA DIEZ S.L., UTE TTES.TERRESTRES CANTABROS S.A. Y 4 MAS, TRANSPORTES TERRESTRES CÁNTABROS, ZORRILLA E HIJO, UTE ALSA ESCOLAR

CANTABRIA 2019, RUTAS DEL CANTÁBRICO, GRUPO ENATCAR, VIAJES POR CARRETERA, CASTILLO QUIJANO S.L., JOAQUÍN PELÁEZ y LUPEFER.

Quinto. Por delegación de este Tribunal, en fecha 13 de agosto del año en curso, la Secretaria General de aquél, acordó la concesión de la medida provisional consistente en suspender el procedimiento de contratación, sin que ésta afecte al plazo de presentación de ofertas, de conformidad con lo establecido en los artículos 49 y 56 de la LCSP.

Sexto. Con posterioridad, en fecha 1 de agosto de 2019 fue presentado ante este tribunal, por vía electrónica, escrito denominado de “AMPLIACION DEL RECURSO”, en el que se aducían nuevos vicios del pliego, en concreto que se observa en el pliego la exigencia de una solvencia económica totalmente desproporcionada, máxime en comparación con solvencias anteriormente exigidas, como se había incrementado la exigencia de la solvencia técnica o profesional en relación con las anteriormente exigidas. Se aducía también desproporción en la valoración de los lotes sacados a concurso, de modo que de los 467 lotes ofertados sólo 15 son licitados por importe igual o inferior a 35.000 euros (lo cual determina que estén exentos de acreditar los licitadores que a ellos concurren, una solvencia mínima) y la valoración de la mayoría de las rutas de menos de 9 plazas (a las que pueden optar los propietarios de licencias de auto-taxi) son desproporcionadas.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El recurso se ha interpuesto ante este Tribunal que es competente para su resolución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la LCSP, así como en el correspondiente Convenio de colaboración suscrito entre el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y la Comunidad Autónoma de Cantabria sobre atribución de competencia de recursos contractuales, suscrito el suscrito el 28 de noviembre de 2012.

Segundo. La recurrente ostenta la legitimación exigida en el artículo 48 de la LCSP para recurrir el acto impugnado toda vez que es una entidad inscrita en el Registro de Organizaciones Sindicales y Empresariales de la Dirección General de Trabajo de Cantabria, entre cuyas funciones se encuentra la defensa de los intereses colectivos de los asociados (artículo 8 de sus Estatutos).

La finalidad del recurso planteado consiste en la defensa de un interés colectivo de los asociados consistente en la posibilidad de participar en una licitación. En consecuencia, tratándose de la defensa de interés colectivo de sus asociados, ha de reconocerse que concurre en la recurrente el requisito de legitimación exigido en el artículo 48 LCSP.

Así, debe recordarse que este Tribunal previamente ha reconocido la legitimación de esta misma FEDERACION en impugnaciones previas de pliegos de contratos que afecten al ámbito sectorial de sus asociados, así en Resolución nº 684/2017, recaída en el Recurso nº 558/2017.

Tercero. El acto objeto del recurso son los pliegos, acto expresamente recogido como recurrible en el artículo 44.2.a) de la LCSP, debe considerarse como susceptible de recurso especial en materia de contratación.

El contrato objeto del recurso es susceptible de recurso especial en materia de contratación conforme a lo dispuesto en el artículo 44.1.a) de la LCSP por ser un contrato de servicios de cuantía superior a 100.000 euros, licitado por una Administración Pública como es la La Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria.

Cuarto. Respecto a si el presente recurso se ha interpuesto dentro del plazo previsto en el artículo 50 de la LCSP, hay que tener en cuenta que fue presentado en fecha 1 de agosto de 2019, ante este Tribunal por vía electrónica y lo fue contra un acto al que, en el anuncio en el DOUE, se daba acceso libre, directo, completo y gratuito a los pliegos de la contratación, en fecha 22 de julio anterior, en la dirección https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle_licitacion&idEvl=CIP5TRn2BPofnSoTX3z%2F7wA%3D%3D.

De donde se colige que el recurso ha sido presentado en plazo.

Quinto. Entrando en las alegaciones de fondo, se reprocha a los Pliegos, en primer lugar, en lo tocante al compromiso de adscripción de medios, que el apartado XI del pliego) exige para presentar oferta a tres o cuatro lotes disponer como mínimo de dos vehículos del rango requerido o superior, para presentar oferta a cinco o seis lotes un mínimo de tres vehículos del rango requerido o superior y así sucesivamente, supone un claro perjuicio

para los titulares de licencias de auto-taxi, en comparación con los titulares de otros medios de transporte tales como los autobuses, en cuanto que los titulares de dichas licencias, al solo disponer de un vehículo, no pueden presentarse u ofertar por tres o más rutas.

Sobre ello, como apunta el órgano de contratación, dados los horarios de entrada/salida de los centros, muy similares entre unos y otros, un vehículo puede hacer uno o dos recorridos (uno de colegio y otro de instituto) y excepcionalmente tres, pero sólo en la entrada, nunca en la salida. El horario en los colegios son cinco horas (9:00 - 14:00 en la mayoría de los casos y en menor número de casos 9:30-14 :30) y en los ES, seis horas (8:30-14:30,) con lo que un vehículo puede compaginar un máximo de tres entradas y dos salidas, con lo que no podría compatibilizar, en ningún caso, tres entradas y tres salidas, siendo necesarios, en consecuencia, al menos dos vehículos para poder realizar tres lotes.

Esta limitación no se refiere sólo a los titulares de licencias de auto-taxi, como indica el recurso, sino que cualquier licitador (titular de autobuses-tarjetas VD, VT o VTC) también tiene esa limitación. De hecho, hay empresas de transporte con tarjeta VD con un solo vehículo y en situación similar a la alegada por la recurrente y, por el contrario, empresas de taxi con más de un vehículo.

A mayor abundamiento, el PCAP permite la *"Integración de la solvencia con medios externos"* que permitiría resolver la dificultad planteada.

De modo que hay que entender que en ningún caso se discrimina a ningún licitador por el tamaño del vehículo o de la habilitación profesional que posee, pues si no se incluyera esa limitación, cualquier licitador con un solo vehículo podría presentarse a todos los lotes aún a sabiendas de que no dispone de capacidad para ejecutar los contratos en caso de resultar adjudicatario. Esto resulta incomprensible desde el punto de vista de la defensa del interés general que corresponde a la Consejería, pues no puede pasarse por la pretensión de que un licitador pueda con un único vehículo licitar a decenas de rutas de las que sólo puede, efectivamente, ejecutar un máximo de dos, por lo que la exigencia de un número mínimo de vehículos en función del número de rutas a las que se licita es plenamente coherente ya que, en definitiva, no es más que requerir de las empresas la demostración de su solvencia técnica para lleva a cabo los servicios que solicita ejecutar.

Lo cual obliga a desestimar este primer motivo de impugnación de los pliegos.

Sexto. Respecto del otro motivo de impugnación, como queda dicho más arriba, consiste éste en que son innecesarios los "anclajes para sillas de ruedas" que figuran como requisito en varios de los lotes, así como que se obligue a presentar vehículos de 9-24 plazas.

Sobre ello, según afirma el órgano de contratación nuevamente en su informe, La Ley de Cantabria 9/2018, de 21 de diciembre, de Garantía de los Derechos de las Personas con Discapacidad (BOC del 11/ 01/19), establece:

"Artículo 15. Medidas en el ámbito de la educación. La consejería competente en materia de educación pondrá en marcha medidas dirigidas a:

(...) h) Adoptar medidas que favorezcan la socialización y dinamización en los recreos y tiempo de ocio, así como en las actividades extraescolares y complementarias, especialmente en el comedor y en el transporte escolar, con el fin de facilitar la inclusión y no discriminación del alumnado con discapacidad en cualquier ciclo educativo.

art. 51:

(...) 3. La Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria garantizará medidas de accesibilidad, tanto en el acceso a los medios de transporte como en su utilización durante todo el trayecto".

No puede afirmarse, como hace el recurso, que son "totalmente innecesarios" los vehículos con anclajes para sillas de ruedas, puesto que, si se desplaza a alumnos con discapacidad motórica, es obligatorio disponer de esos anclajes.

Por otro lado, los vehículos de menos de 9 plazas (auto-taxis o VTC), pueden disponer tanto de anclajes para sillas de ruedas como de ayudas para la movilidad (rampas, elevadores ...).

En la presente licitación, hay 467 rutas con las siguientes características en cuanto a los vehículos necesarios: 14 que requieren vehículos de hasta 70-80 plazas; 255, que los requieren de 25-55 plazas; 116, que los precisan de 9-24 plazas; 53, con menos de 9

plazas; 2 que requieren vehículos con 25-55 plazas adaptadas; 23 que los requieren con 9-24 plazas adaptadas y 4 con menos de 9 plazas adaptadas.

Por tanto, se requieren vehículos adaptados en varios tamaños en función del número de sillas y/o alumnos sin discapacidad motórica que se prevé transportar en cada ruta.

Pues bien, el transporte de personas con movilidad reducida (PMR) en un vehículo, supone automáticamente una reducción del número de plazas que dispone el mismo y así figura en la Tarjeta de Inspección Técnica del Vehículo. Ha de tenerse en cuenta que una silla de ruedas, homologada, ocupa un mayor espacio que un pasajero, siendo necesario, además, que disponga de los espacios adecuados para facilitar la accesibilidad y anclaje de la misma. Así, los vehículos de menos de 9 plazas, habitualmente disponen de 1 plaza PMR y excepcionalmente de 2 PMR. En estos casos, las 9 plazas del vehículo quedan reducidas a 6 o menos. Dado que siempre debe ir un conductor, así como un monitor siempre que se desplace a alumnos con discapacidad, y que en los asientos delanteros no pueden ir alumnos con una estatura de menos de 1,35 m., ni menores de 14 años, el número de plazas para alumnos sin discapacidad motórica queda reducidas a un máximo de 3.

En consecuencia, cuando está previsto desplazar a 2 PMR o más, o bien a 1 PMR y 3 o más alumnos, se considera necesario que el vehículo sea de una mayor capacidad para facilitar la accesibilidad del alumnado a los vehículos y consecuentemente a los centros docentes.

En consecuencia, razona acertadamente el órgano de contratación, cómo en las rutas mencionadas en el recurso que, pese a contar con menos de nueve alumnos, se exigen vehículos con más de ese número de plazas como en función del número de alumnos con movilidad reducida, no cabrían, contando con la presencia de monitor, en vehículos de menos de nueve plazas los alumnos de esas rutas. Además, han de disponer de anclajes. No obstante, en relación con la exigencia de vehículos con más de nueve plazas, el OC puntualiza, respecto de la ruta 1085, que *“Pudiera haberse definido erróneamente en el tamaño del vehículo. Debería ser un vehículo de menos de 9 plazas si finalmente se confirma que, a diferencia del curso anterior en que se transportaban 10 alumnos, el número para el curso próximo será inferior a 9.”*. No obstante, esa puntualización carece

de transcendencia en el momento actual ya que se condiciona a que se confirme que en el nuevo curso el número de alumnos a transportar sea menor de 9, pues en el momento de elaborarse el PCAP, el dato disponible del curso anterior era que en esa ruta se transportaron 10 alumnos, lo que impide, por el momento, afirmar que esa determinación del PCAP sea incorrecta. En consecuencia, este motivo tampoco puede prosperar

Séptimo. Respecto a las restantes alegaciones, las hechas en el escrito de ampliación, se aduce en primer lugar que resulta totalmente desproporcionado, máxime si se compara con solvencias anteriormente exigidas, la solvencia económica y financiera y la técnica que se imponen a los licitadores por el PCAP. Al respecto, no se razona en el recurso cuál es el motivo por el que es desproporcionada la exigencia de acreditación de solvencia, y una y otra solvencia que se exigen se mueven dentro de los límites legales (para la económica y financiera un volumen anual de negocios de una vez y media el valor estimado del contrato) y respecto de la técnica o profesional (servicios por importe anual acumulado igual o superior al 70 % de la suma de los valores estimados de los lotes a los que se licite) (cfr. art. 87 y 90 LCSP). Además, que no es objeto de prueba que se exigieran en licitaciones anteriores del servicio un volumen anual de negocio e importe anual acumulado de servicios inferior.

Y respecto de la aducida desproporción en la valoración de los lotes sacados a concurso, de a los que pueden concurrir los titulares de licencias de auto-taxi en relación los demás, siendo dicha valoración una cuestión amparada por la discrecionalidad técnica de que goza el órgano de contratación, tampoco puede, sin mayor desarrollo argumental, acogerse este motivo de anulación del pliego.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

ESTE TRIBUNAL, en sesión celebrada en el día de la fecha **ACUERDA**:

Primero. Desestimar el presente recurso interpuesto por D.M.A.R. en nombre y representación de la FEDERACIÓN CÁNTABRA DEL TAXI contra los pliegos que han de regir el contrato de *“servicio de transporte escolar para el Curso Escolar 2019/2020”*, de la

La Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria (Expediente de Contratación nº S09TRA2000).

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de adjudicación, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.3 de la LCSP.

Tercero. 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 58.2 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, 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 10.1, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.