



Recurso nº 1268/2022 C. Valenciana 304/2022

Resolución nº 1454/2022

Sección 2ª

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

En Madrid, a 17 de noviembre de 2022.

VISTO el recurso interpuesto por D. D.J.C.A., en representación de ATAIRE (antes ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS), contra los pliegos del procedimiento de licitación del *“Servicio de aviones destinados a tareas de extinción de incendios forestales de la Comunitat Valenciana”*, expediente CNMY20/SEI30/12; convocado por la Dirección de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuestas a las Emergencias, el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. La licitación que nos ocupa se publicó originariamente el 2 de julio de 2021 mediante anuncios en la Plataforma de Contratación del Sector Público y en el DOUE, como contrato de mixto de servicios y suministros, con un valor estimado de 32.053.222,80 €.

Segundo. El pliego originario que regía la licitación indicaba:

“10. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN -

Para la valoración de las proposiciones y la determinación de la mejor oferta se establece una puntuación máxima de 100 puntos, todos ellos cuantificables automáticamente.

Los criterios concretos que han de servir de base para la adjudicación, así como su ponderación son los siguientes:

CRITERIOS PARA LOS LOTES A, B Y C:



CRITERIO	PONDERACIÓN	VALORACIÓN	SOBRE
<i>Oferta económica</i>	<i>65%</i>	<i>Hasta 65 puntos</i>	<i>2</i>
<i>Disponibilidad adicional</i>	<i>8%</i>	<i>Hasta 8 puntos</i>	<i>2</i>
<i>Horas de vuelo adicionales</i>	<i>2%</i>	<i>Hasta 2 puntos</i>	<i>2</i>
<i>Experiencia tripulaciones</i>	<i>15%</i>	<i>Hasta 15 puntos</i>	<i>2</i>
<i>Prestaciones de las aeronaves</i>	<i>10%</i>	<i>Hasta 10 puntos</i>	<i>2</i>

1º.- Oferta económica:

Se valorará hasta un máximo de 65 puntos.

2º.- Días adicionales de disponibilidad de aeronaves:... (2 puntos en cada lote)

3º.- Horas de vuelo adicionales:... :... (0,25 puntos en cada lote)

4º- Experiencia de los pilotos:

Los pilotos que se incluyan en la oferta se evaluarán en función de su experiencia reciente en la actividad y el número de horas de vuelo realizadas en los cinco últimos años, de 2016 a 2020. Se otorgará un máximo de 10 puntos a la oferta del conjunto de pilotos requeridos con la media de campañas de experiencia más elevada y 0 puntos a la oferta con la media más baja. Igualmente se otorgarán 5 puntos a la oferta del conjunto de pilotos requeridos con la media de horas de vuelo en la actividad de lucha contra incendios (LCI) más elevada y 0 puntos a la oferta con la media más baja, Al resto de ofertas le corresponderá una puntuación lineal por cada concepto utilizando la siguiente fórmula:....

5º- Prestaciones de las aeronaves:

Los puntos que se otorgarán para cada aeronave adscrita con características iguales o superiores a las indicadas son los siguientes:



Puntos por cada aeronave adscrita al:

	<u>LOTE A</u>	<u>LOTE B</u>	<u>LOTE C</u>
<i>Depósito (mayor o igual a) 3,000 lts</i>	1,66	1,66	1,25
<i>Cap, carga (mayor o igual a) 3.900 Kg</i>	1,66	1,66	1,25

En el caso de que todas las aeronaves tipo ACT adscritas al lote ofertado cumplan todas estas características se les otorgará el máximo de 10 puntos.

Para la valoración de este criterio, se aportará para cada uno de los lotes ofertados, una tabla con el modelo, matrícula, capacidad del depósito de extinción y la capacidad de carga, entendida esta última como la diferencia entre el peso máximo al despegue y el peso básico en vacío especificados en el manual de vuelo aprobado. Junto con el listado se aportará memoria justificativa del cumplimiento de esas especificaciones.

Para incluir en la valoración de este criterio a las aeronaves de sustitución adscritas a cada lote, deberán ser distintas, por lo que en el caso de ofertar a varios de los lotes A, B y C, y adscribir una misma aeronave de sustitución a varios lotes, solo se valorará en uno de ellos, por lo que la empresa ofertante solo incluirá a la aeronave de sustitución en el listado del lote donde quiera que se le valore.”

Tercero. Presentado recurso contra estos pliegos por la empresa PLYSA con el número 1140/2021, fue resuelto por Resolución 1372/2021, de 14 de octubre, que acordó “Estimar en parte el recurso interpuesto por D. José-Manuel Gamir Guasp, en representación de PLANIFICACIÓN Y SOLUCIONES AÉREAS S.L. (PLYSA), contra los pliegos del procedimiento de licitación del “Contrato mixto de servicios y suministros para el servicio de aviones destinados a tareas de extinción de incendios forestales de la Comunitat Valenciana 2021-2023”, con nº Exped. CNMY20/SEI30/12, y convocado por la Dirección de la Agencia Valenciana de Seguridad y respuestas a las Emergencias, en lo referido a la cláusula 10 del PCAP, lotes A, B y C, punto 5º, “Prestaciones de las aeronaves”, en los términos y con los efectos expuestos en nuestro Fundamento de Derecho Séptimo “in fine”; fundamento que decía: “Por lo que, en este punto, sí debe estimarse en el recurso, anulándose la cláusula 10, apartado 5º, en el particular que asigna 10 puntos si todas las naves adscritas al lote cumplen las especificaciones técnicas que se establecen, con el fin de que se redacte la cláusula de modo que la puntuación total obtenible por este criterio en este punto se acomode a la



asignación individual de puntuación para cada una de las aeronaves que cumplimenten las prestaciones previstas, de manera que aquélla resulte proporcionada a esta.”

Cuarto. El 29 de abril de 2022, el órgano de contratación dictó la siguiente resolución:

"PRIMERO.- El artículo 59 de la Ley 9/2017, de 8 noviembre, de Contratos del Sector Público, relativo a los efectos de la resolución del recurso especial, establece "1. Contra la resolución dictada en este procedimiento solo cabrá la interposición de recurso contencioso-administrativo conforme a lo dispuesto en el artículo 10, letras k) y 1) del apartado 1 y en el artículo 11, letra f) de su apartado 1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa. 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, la resolución será directamente ejecutiva.

SEGUNDO. El artículo 122 de la citada norma, relativo a los pliegos de cláusulas administrativas particulares, establece en su punto primero "1. Los pliegos de cláusulas administrativas particulares deberán aprobarse previamente a la autorización del gasto o conjuntamente con ella, y siempre antes de la licitación del contrato, o de no existir esta, antes de su adjudicación, y solo podrán ser modificados con posterioridad por error material, de hecho, o aritmético. En otro caso, la modificación del pliego conllevará la retroacción de actuaciones.

En uso de las atribuciones concedidas a la Presidenta de la AVSRE por el artículo 11.1, d) de la Ley 4/2017, de 3 de febrero, por la que se crea la AVSRE, y en virtud de la delegación de competencias realizada por la Presidenta de la AME, mediante resolución de 15 de mayo de 2020 (DOGV 8815, de 19.05.2020), en el Director de la AVSRE.

RESUELVO

ÚNICO. Ordenar, en ejecución de la Resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, retrotraer el procedimiento hasta el momento de redacción de los pliegos.”

Quinto. El 27 de agosto de 2022, en la Plataforma del Sector Público, y el 30 de agosto en el DOUE (el anuncio fue remitido el día 25 de agosto) se publica la nueva licitación, cuyo pliego señala, en lo que nos interesa:



A) Respecto de los criterios de adjudicación:

“21. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Los criterios de adjudicación y su ponderación son los recogidos en el Apartado LL del Anexo I del pliego.”

Y el citado Anexo señala:

“CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN. Indicarlos con su ponderación, forma o formula/s de valoración sobre electrónico en el que debe incorporarse la documentación:



CRITERIO	PONDERACIÓN	VALORACIÓN	SOBRE ELECTRÓNICO
Oferta económica	85%	$Puntuación = 85 * (PL - Ov) / IPL - Ome$ Ome= Oferta más económica aceptada. Ov= Oferta a valorar PL-- Presupuesto de licitación	Sí
Disponibilidad adicional	10%	Las ofertas se efectuarán por bloques completos de 4 días. Por cada bloque de 4 días adicionales se otorgarán 2,5 puntos. El máximo de puntos a otorgar será de 10 puntos, que se corresponderá con 4 bloques de días adicionales por año: LOTE A, por cada bloque de 4 días adicionales/año, 2,5 puntos LOTE B, por cada bloque de 4 días adicionales/año, 2,5 puntos LOTE C, por cada bloque de 4 días adicionales/año, 2,5 puntos	Sí
Horas de vuelo adicionales	5%	Las ofertas se efectuarán por bloques completos de 5 horas adicionales. Por cada bloque de 5 horas adicionales se otorgarán 0,50 puntos. El máximo de puntos a otorgar será de 5 puntos, que se corresponderá con 10 bloques de horas de vuelo adicionales por año. LOTE A, por cada bloque de 5 horas adicionales/año, 0,50 puntos LOTE B, por cada bloque de 5 horas adicionales/año, 0,50 puntos LOTE C, por cada bloque de 5 horas adicionales/año, 0,50 puntos	Sí

UMBRAL NO INFERIOR AL 50 POR CIENTO DE LA PUNTUACIÓN EN EL CONJUNTO DE LOS CRITERIOS CUALITATIVOS- QUE CADA LICITADOR DEBERÁ ALCANZAR PARA QUE PUEDA CONTINUAR EN EL PROCESO SELECTIVO: NO PROCEDE

MEJORAS COMO CRITERIO DE ADJUDICACIÓN:



NO

(Marcado) SI: REQUISITOS, LÍMITES, MODALIDADES Y CARACTERÍSTICAS

Disponibilidad adicional

En aplicación de lo dispuesto en el art. 145.7 LCSP

Requisitos:

El periodo de las aeronaves de refuerzo, está estimado y ajustado al periodo de riesgo, por lo que la ampliación de los días de disponibilidad, permite programar sus periodos de operación con más facilidad e incluir las variaciones que pudiesen darse sobre el riesgo de incendios forestales.

Características: La empresa se comprometerá a poner a disposición del servicio, sin aumento del precio del contrato y para cada año de duración del mismo, un número de días adicionales de disponibilidad de aeronaves, incluyendo el coste de los operadores de carga correspondientes.

Límites; La disponibilidad adicional que se oferte para cada año del contrato, se aplicará proporcionalmente a los periodos de prórroga. Se otorgarán hasta 10 puntos.

Horas de vuelo adicionales Requisitos

El número de incendios forestales y su gravedad está condicionado por multitud de factores no siempre previsibles y su incremento puede afectar directamente al incremento del número de horas de vuelo. Disponer de una bolsa de horas adicionales permitirá abordar un incremento sin aplicar modificaciones del contrato.

Características: La empresa se comprometerá a poner a disposición del servicio, sin aumento de coste en el contrato y para cada año de duración del mismo, de un número de horas de vuelo.



Límites: Las horas de vuelo adicionales que se oferten para cada año del contrato, se aplicarán proporcionalmente a los periodos de prórroga. Las horas de vuelo adicionales se aplicarán una vez agotadas las previstas en la anualidad para cada lote.”

B) Respecto del precio:

“7. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN. VALOR ESTIMADO Y PRECIO DEL CONTRATO

7.1. El presupuesto base de licitación asciende a la cantidad señalada en el Apartado E del Anexo 1 de este pliego. Las proposiciones que se presenten superando el presupuesto base de licitación serán automáticamente excluidas.

En su caso, el desglose del presupuesto base de licitación para cada uno de los lotes en que se divida el contrato, es el señalado en el Apartado F del Anexo I de este pliego.

El presupuesto base de licitación estará distribuido en las anualidades previstas en el Apartado E del Anexo I de este pliego.

Tal presupuesto base de licitación es adecuado a los precios del mercado, y a tal efecto, se desglosa en el Apartado E del Anexo 1 de este pliego indicando los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos calculados para su determinación, En los contratos en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución formen parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir del convenio laboral de referencia.

En el caso de que, tanto el servicio como el suministro, deba ejecutarse de forma sucesiva por precio unitario y con presupuesto limitativo, estando condicionada la prestación a las necesidades de la Administración, el presupuesto máximo a comprometer será el indicado en el Apartado E del Anexo 1 de este pliego.

7.2. El valor estimado del contrato, asciende a la cantidad señalada en el Apartado E del Anexo I de este pliego, y ha sido determinado según lo establecido en los distintos apartados del artículo 101 de la LCSP.



En el Apartado E del Anexo I de este pliego figura el método de cálculo aplicado por el órgano de contratación para calcular el valor estimado.

En su caso, el desglose del valor estimado para cada uno de los lotes en que se divida el contrato, será el señalado en el Apartado F del Anexo 1 de este pliego.

3. El precio del contrato será el que resulte de la adjudicación del mismo y se abonará al contratista en función de la prestación realmente ejecutada y de acuerdo con lo pactado. En el precio se entenderá incluido el importe a abonar en concepto de Impuesto sobre el Valor Añadido, que en todo caso se indicará como partida independiente. En el precio del contrato se considerarán incluidos los tributos, tasas y cánones de cualquier índole que sean de aplicación, así como todos los gastos que se originen para el adjudicatario como consecuencia del cumplimiento de las obligaciones contempladas en el pliego.

El precio del contrato en ningún caso superará el presupuesto base de licitación. La baja que pueda obtenerse como resultado de la adjudicación, dará lugar, en su caso, a una baja proporcional de los importes de cada una de las anualidades previstas.

Con carácter general el precio deberá expresarse en euros, sin perjuicio de que su pago pueda hacerse mediante la entrega de otras contraprestaciones en los casos legalmente establecidos o de que la totalidad o parte del precio sea satisfecho en moneda distinta del euro. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 302.4 de la LCSP será aplicable a los contratos de servicios que allí se describen que el pago del precio consista parte en metálico y parte en otros bienes. En el Apartado E del Anexo I de este pliego se indicará tal posibilidad.

En los casos en que la determinación del precio se realice mediante unidades de ejecución, no tendrán la consideración de modificaciones la variación que durante la correcta ejecución de la prestación se produzca exclusivamente en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en el contrato, las cuales podrán ser recogidas en la liquidación, siempre que no representen un incremento del gasto superior al 10 por ciento del precio del contrato.

En determinados servicios complejos en los que la ejecución del contrato lleve aparejados costes de inversión iniciales y se prevea que las obras o equipamientos que se generen vayan a incorporarse al patrimonio de la entidad contratante al concluir o resolverse el contrato, se



establecerá un sistema de retribución que compense por las mismas si así se prevé en el Apartado E del Anexo 1 de este pliego.

En su caso, si existen precios máximos unitarios vendrán establecidos en el Apartado E del Anexo I de este pliego. Igualmente si se superara dicho importe en la oferta, ésta será excluida.

Se prevé variación de precios en el Apartado E del Anexo I de este pliego y los supuestos en que se producirán estas variaciones y las reglas para su determinación, de manera que el precio sea determinable en todo caso.”

Y en el Apartado E:

“APARTADO E

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN DEL CONTRATO: Tipo de presupuesto:

El Presupuesto Base de Licitación del Contrato asciende a Cifra: 8.497.080,00 €, más 110.493,60 €, en concepto de IVA.

El lote A: 2.315.700,00 C, más 33.331,20 €, en concepto de IVA.

El lote B: 2.717.370,00€, más 33.331,20 €, en concepto de IVA.

El lote C: 3.464.010,00C, más 43.831,20 C, en concepto de IVA

Presupuesto total (IVA incluido): 8.607.573,60 cifra €.

El lote A (IVA incluido): 2.349,031,20 €

El lote B (IVA incluido): 2.750.701,20 €

El lote C (IVA incluido): 3.507.841,20 €

El importe del IVA, indicado es como consecuencia de aplicar el 21% únicamente a la partida de suministro de retardante. Para el resto de partidas, el importe del IVA es de 0 € al considerar que el servicio de aeronaves de extinción de incendios forestales está exento del



mencionado impuesto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 22.4 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Esta cantidad obedece al siguiente desglose:

O Costes directos: Lote A 1.898.114,75€; lote B 2.227.352,46€, y lote C 2.839.352,46€; lo que hace un total de 6.964,819,67€, sin IVA.

O Costes indirectos: Lote A 417.585,25€; lote B 490.017,54€, y lote C 624.657,54€; lo que hace un total de 1.532.260,33€, sin IVA

O Otros gastos:

O Costes salariales según convenio: Dentro de los costes directos, y atendiendo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 100 de la LCSP, se comprueba que no existe un convenio colectivo específico. Se tiene constancia de la existencia del III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros (Resolución de 29 de junio de 2020 de la DO Trabajo, BOE 189 dE 10/07/2020) donde se establecen, entre otros los salarios mínimos anuales para pilotos y auxiliares de técnicos de mantenimiento (Auxiliar TMA). Por equiparación se ha comprobado que los costes salariales estimados para esas categorías para el presente contrato no son inferiores a los mínimos establecidos en el mencionado Convenio. Para establecer los costes salariales de los pilotos, se han utilizado los establecidos en los informes de la Consulta Preliminar del Mercado realizada en 2018, incrementados en el 2%, para compensar la variación del IPC. En el caso de los costes salariales de los auxiliares de TMA, son la parte correspondiente a los costes directos de las partidas de puestos de operador de mantenimiento y carga. No hay desagregación por género en el Convenio colectivo mencionado y no procede su aplicación, Con todo lo anterior la estimación se costes salariales por categoría, es la siguiente:

· Operadores: Lote A 102.054,10€; Lote B 116.709,84€; lote C 116.024,59€, totales 408.442,00€.

· Pilotos: Lote A 313.038,00€; Lote B 313.038,00€; lote C 469.557,00€, totales 1.095.633,00€



· TOTAL: Lote A 415.092,10€; Lote B 429,747,84€, lote C 585.581,59€, totales 1.430,421,53€

PRESUPUESTO MÁXIMO A COMPROMETER EN LOS SUPUESTOS DE SERVICIOS O SUMINISTROS QUE SE EJECUTEN DE FORMA SUCESIVA SEGÚN NECESIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN (EN ESTOS CASOS NO SERÁ NECESARIO AGOTAR DICHA CANTIDAD):

DISTRIBUCIÓN ANUALIDADES

...

DETERMINACIÓN DEL PRECIO

(Marcado) Precios unitarios

.. A las unidades de la prestación que se entreguen o ejecuten

...

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO: 25.491.240,00 €

El método de cálculo de dicho valor estimado ha sido efectuado de acuerdo con lo establecido en el artículo 101 LCSP, donde se contempla que el valor estimado se determina como el importe total pagadero, sin incluir el IVA y considerando todas las posibles vicisitudes que puede sufrir el contrato a lo largo de su ejecución, como prórrogas y modificaciones contractuales.

Así mismo, se han tenido en cuenta la existencia del IR Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros (Resolución de 29 de junio de 2020 de la DG Trabajo, BOE 189 dE 10/07/2020) donde se establecen, entre otros los salarios mínimos anuales para pilotos y auxiliares de técnicos de mantenimiento (Auxiliar TMA). Por equiparación se ha comprobado que los costes salariales estimados para esas categorías para el presente contrato no son inferiores a los mínimos establecidos en el mencionado Convenio. Para establecer los costes salariales de los pilotos, se han utilizado los establecidos en los informes de la Consulta Preliminar del Mercado realizada en 2018, incrementados en



el 2%, para compensar la variación del (PC. En el caso de los costes salariales de los auxiliares de TMA, son la parte correspondiente a los costes directos de las partidas de puestos de operador de mantenimiento y carga.

El cálculo del cual, se ha realizado considerando la posibilidad de prorrogarlo por tres años más, lo que implica una duración máxima de 5 años, y estimando una posible modificación equivalente al 20% del importe del contrato, en sentido deberá estarse a lo dispuesto en el artículo 101.2C LCSP "se considerará valor estimado del contrato el importe máximo que este pueda alcanzar, teniendo en cuenta la totalidad de las modificaciones al alza previstas."

El desglose del valor estimado para cada uno de los lotes será:...

El importe de las prórrogas para el conjunto de los tres años en cada lote será:..."

Sexto. A su vez, la MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DEL SERVICIO. PROPUESTA CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AVIONES DESTINADOS A LAS TAREAS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES EN LA COMUNITAT VALENCIANA, 2022-2024, en su apartado 6, dedicado a PRESUPUESTO Y FINANCIACIÓN, desglosa las anualidades por lotes y señala:

"Justificación y desglose

Actualmente se pueden consultar diversa fuentes de costes de medios aéreos como son:

- El Libro Blanco del sector. Estudio del sector de medios aéreos de ala fija para la extinción de incendios forestales en España, de marzo de 2016*
- Junta de Andalucía, expediente de contratación CONTR/2018/42419, FLETAMENTO DE MEDIOS AÉREOS PARA LA LUCHA CONTRA INCENDIOS FORESTALES 2019 y 2020. Informe sobre la justificación de precios del expediente.*
- Documentación presentada con motivo de la Consulta Preliminar del Mercado, para disponer de las alternativas de aviones destinados a la extinción de incendios forestales, efectuada desde Presidencia de la Generalitat Valenciana, de noviembre de 2018.*



En estas fuentes se coincide en el criterio de que a los costes directos hay que añadir un 6% sobre éstos de beneficio industrial y otro 16 % en concepto de gastos generales aplicado también sobre los costes directos. Lo que representa un porcentaje del 22% sobre los costes directos o, lo que es lo mismo, el 18,03% del presupuesto de licitación sin IVA se corresponde con los costes indirectos. La oferta económica presentada para el expediente de contratación de aviones CNMY19/AVSRE/02, se presentó con esos mismos porcentajes.

En ningún caso se menciona que exista un convenio regulador de las condiciones salariales de las tripulaciones y el personal de apoyo en el caso de la operación de aviones, aunque si se establecen unos importes para dicho personal en el establecimiento de los costes directos.

Aparte de los estudios sobre los costes de operación de medios aéreos, hay que tener en cuenta los contratos vigentes adjudicados por las distintas administraciones en el ámbito del Estado Español, tanto por comunidades autónomas como por la Administración General del Estado.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, ante la discrepancia en la justificación de precios que se han obtenido en cada fuente, se ha considerado oportuno partir de los precios de contratación utilizados en la anterior licitación del servicio de aviones para la extinción de incendios forestales en la Comunitat Valenciana ajustados para el tipo de aeronaves solicitadas.

Sobre dichos precios se han efectuado dos ajustes, por una parte el importe de las horas de vuelo, ligadas a los precios del combustible y los consumos por aeronave, por lo que siendo similares en las aeronaves de carga en tierra y las aeronaves anfibias, se han equiparado aproximando ambos precios, de manera que el precio unitario de horas de vuelo de los anfibios se ha rebajado ajustándolo al precio unitario adjudicado en el último contrato , en lugar de utilizar el precio de licitación. Otro ajuste ha sido el precio de los operadores de carga y mantenimiento. Aunque no existe un convenio ligado a este personal, el importe fijado era bastante básico, próximo al salario base interprofesional, por lo que considerando los incrementos de este último, se ha procedido a incrementar los precios unitarios un 10%.

Además de lo anterior, con carácter general, se han incrementado un 2% los precios de contratación utilizados en la anterior licitación del servicio como compensación de la variación del IPC.

El desglose con la determinación de costes directos e indirectos, se establece en la siguiente tabla:

	Costes Directos	Costes Indirectos	Presupuesto sin IVA	IVA	Presupuesto con IVA
LOTE A	1.898.114,75	417.585,25	2.315.700,00	33.331,20	2.349.031,20
LOTE B	2.227.352,46	490.017,54	2.717.370,00	33.331,20	2.750.701,20
LOTE C	2.839.352,46	624.657,54	3.464.010,00	43.831,20	3.507.841,20
TOTALES	6.964.819,67	1.532.260,33	8.497.080,00	110.493,60	8.607.573,60

Dentro de los costes directos, y atendiendo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 100 de la LCSP, se comprueba que no existe un convenio colectivo específico. Se tiene constancia de la existencia del III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros (Resolución de 29 de junio de 2020 de la DG Trabajo, BOE 189 de 10/07/2020) donde se establecen, entre otros los salarios mínimos anuales para pilotos y auxiliares de técnicos de mantenimiento (Auxiliar TMA). Por equiparación se ha comprobado que los costes salariales estimados para esas categorías para el presente contrato no son inferiores a los mínimos establecidos en el mencionado Convenio.

Para establecer los costes salariales de los pilotos, se han utilizado los establecidos en los informes de la Consulta Preliminar del Mercado de 2018 ya citada, incrementados en el 2%, para compensar la variación del IPC. En el caso de los costes salariales de los auxiliares de TMA, son la parte correspondiente a los costes directos de las partidas de puestos de operador de mantenimiento y carga establecidas en el ANEXO I de la presente memoria que contiene el desglose del presupuesto.

No hay desagregación por género, en el Convenio colectivo mencionado y no procede su aplicación. Con todo lo anterior la estimación de costes salariales por categoría, es la siguiente:...

(Y se desglosa por Operadores, Pilotos y TOTAL en cada lote).

Determinación del precio.



Para la determinación del importe del contrato se utilizarán los precios unitarios ofertados, que no podrán superar los indicados en el en el ANEXO I del desglose del presupuesto, indicado en el apartado anterior. Estos precios unitarios están referidos a unidades de ejecución en el caso de la prestación de servicios (horas de vuelo y días de disponibilidad) y a las unidades de suministro para el caso del retardante.

Las empresas ofertantes deberán detallar el importe de estos precios unitarios en su oferta económica, con el desglose detallado, para cada uno de ellos de los costes directos e indirectos y costes salariales, estos últimos como parte de los costes directos.

En el ANEXO I con el desglose del presupuesto se indica el precio máximo del metro cúbico de agua para su suministro a las bases. Este coste se incorporará a la partida anual de mantenimiento a justificar conforme a lo indicado en el apartado 4.2 de los pliegos de especificaciones técnicas. A estos precios se les aplicará la baja porcentual general de la oferta económica. En cuanto a la partida anual de mantenimiento, es una partida a justificar sobre la que no cabe efectuar una oferta a la baja.

Valor estimado del contrato.

Considerando que se puede proceder a la prórroga por tres años, lo que implica una duración máxima de 5 años, y estimando una posible modificación equivalente al 20% del importe inicial del contrato, se estima un importe total máximo de la base imponible de

22.942.116,00 €, según el siguiente detalle: ..."

También reproduce los criterios de adjudicación de modo similar al Pliego.

Consta en el expediente un INFORME JUSTIFICATIVO DE LOS ASPECTOS QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 116.4 LCSP PARA EL CONTRATO MIXTO DE SUMINISTRO Y SERVICIOS DENOMINADO "SERVICIOS DE AVIONES DESTINADOS A LAS TAREAS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES EN LA COMUNITAT VALENCIANA 2022-2024", LOTES A, B y C, señala en su 1:

"1. Elección del procedimiento y los criterios que se tendrán en cuenta para la adjudicación del contrato.

Constituye el objeto de la propuesta de contratación, la prestación del servicio de 7 aviones de carga en tierra, destinados a la lucha contra incendios forestales, para el periodo del 1 de noviembre de 2022 al 30 de octubre de 2024.

Los aviones y medios contratados podrán ser destinados a cualquier otras misiones en materia de emergencias y protección civil (incendios de vegetación no forestal, búsqueda de manchas contaminantes, etc.) que puedan efectuar sin equipamientos adicionales, siempre que así se le solicite por el organismo contratante, de acuerdo siempre con las limitaciones derivadas de sus características y prestaciones así como por lo establecido por la legislación vigente.

Se incluye en el contrato los aspectos complementarios necesario para las tareas de extinción de incendios, relacionados con la operación de las aeronaves en las bases aéreas: el suministro de retardante químico de larga y corta duración que han de utilizar los aviones, suministro de agua a las bases, la reparación, mejora y el mantenimiento de las pistas aéreas e instalaciones y de los equipos de mezcla y carga de agua con retardante y de carga de combustible; el personal de apoyo en las bases, necesario para la operación de las aeronaves.

Se trata de un contrato mixto, no obstante, a los efectos para determinar las normas que regirán su adjudicación, la prestación principal del contrato es el servicio de los siete aviones (disponibilidad y horas de vuelo) y la de los operadores de apoyo a las bases para mantenimiento y carga, cuyo importe conjunto supera más del 93% del presupuesto.

El suministro de retardante supone solo un importe del 6,19% del total del contrato.

Aparte de lo anterior, las tareas de mantenimiento de instalaciones de las bases aéreas están incluidas en una partida a justificar, en la que también se puede incluir el abastecimiento de agua, y cuyo importe supone un 1,41 % del contrato, por lo que se considera como una prestación complementaria, pero necesaria para mantener la operatividad del servicio.

Sobre la base del principio de igualdad y el principio de transparencia, el procedimiento del contrato será el procedimiento abierto regulado en el artículo 156 de la LCSP.



Respecto de los criterios de adjudicación, la forma de adjudicación del contrato será, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 131 de la LCSP, utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación.

En este supuesto concreto se establecen tres criterios de adjudicación:...(Sigue cuadro)”

Y en su 4 “Valor estimado del contrato.

Dentro del valor estimado del presente contrato hay que diferenciar entre costes directos, donde se incluyen los costes salariales según convenio y los costes directos.

El método de cálculo de dicho valor estimado ha sido efectuado de acuerdo con lo establecido en el artículo 101 LCSP, donde se contempla que el valor estimado se determina como el importe total pagadero, sin incluir el IVA y considerando todas las posibles vicisitudes que puede sufrir el contrato a lo largo de su ejecución, como prórrogas y modificaciones contractuales.

Así mismo, se han tenido en cuenta la existencia del III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros (Resolución de 29 de junio de 2020 de la Dirección General de Trabajo, BOE 189 de 10.07.2020) donde se establecen, entre otros los salarios mínimos anuales para pilotos y auxiliares de técnicos de mantenimiento (Auxiliar TMA). Por equiparación se ha comprobado que los costes salariales estimados para esas categorías para el presente contrato no son inferiores a los mínimos establecidos en el mencionado Convenio. Para establecer los costes salariales de los pilotos, se han utilizado los establecidos en los informes de la Consulta Preliminar del Mercado realizada en 2018, incrementados en el 2%, para compensar la variación del IPC. En el caso de los costes salariales de los auxiliares de TMA, son la parte correspondiente a los costes directos de las partidas de puestos de operador de mantenimiento y carga.

El cálculo del cual, se ha realizado considerando la posibilidad de prorrogarlo por tres años más, lo que implica una duración máxima de 5 años, y estimando una posible modificación equivalente al 20% del importe del contrato, en sentido deberá estarse a lo dispuesto en el artículo 101.2C LCSP “se considerará valor estimado del contrato el importe máximo que este pueda alcanzar, teniendo en cuenta la totalidad de las modificaciones al alza previstas”.



Séptimo. El 15 de septiembre de 2022 se interpone el presente recurso, en que se alega (muy resumidamente):

-Que hay una extralimitación en la ejecución de la RTACRC referida en nuestro Antecedente Cuarto, que solo permitía volver a redactar los criterios y no prescindir de los criterios "experiencia de las tripulaciones" y "mejora de los medios aéreos ofertados", "que suponían un 25% de valoración de la oferta y que el TACRC declaró acordes a la legalidad".

Además, considera que eliminarlos convierte el procedimiento en una pura subasta, y permite utilizar aeronaves de calidades distintas, en detrimento del servicio en la forma que explica con detalle.

-Error en la determinación del precio de mercado:

Por una parte, alega que *"...para determinar el precio el órgano de contratación podrá consultar al mercado, incluidos operadores, encargar estudios a terceros, como Colegios Profesionales o expertos independientes. Desconocemos cual ha sido el sistema elegido en este caso por el órgano de contratación, pero parece ser que ha sido, MANTENER EL MISMO PRECIO con un 2% de subida, sobre el 2019, obviando las actuales condiciones del mercado y de la economía en general, acerca de las cuales no se puede alegar desconocimiento.*

Puesto que se desconoce el método de cálculo utilizado o si se ha sido solicitado informe a expertos independientes, desde este momento esta parte manifiesta su interés en conocer el detalle el estudio realizado por el órgano de contratación o encargado a terceros y solicita su inclusión en el expediente, para una vez recibido por el TACRC se nos de traslado de este y poder ampliar alegaciones a la vista del mismo. Así lo establecen entre otras la Resolución 1235/2015 del propio TACRC al admitir la ampliación de alegaciones por no haber podido acceder el recurrente a toda la información necesaria para fundamentar adecuadamente su recurso."

Por otra parte, señala:

"1. No existe desglose de los conceptos tomados en cuenta en el cálculo de los costes de disponibilidad de la aeronave (seguros, mantenimiento, aeronaves de reserva, amortización, costes de la base de operaciones, etc)

2. No existe desglose de los conceptos tomados en cuenta para calcular el precio de la hora de vuelo (combustible, consumibles, rotables, etc)

El coste de una hora de vuelo de un AT 802, aeronave de referencia para este tipo de servicios, con precios actuales, se desglosa del siguiente modo:

Consumo de combustible en operaciones de extinción: 360 litros/hora

Precio del litro de combustible puesto en las pistas forestales: $1,15 + 0,25 = 1,40$ euros/litro

Precio de los consumibles por hora de vuelo: 36 euros

Coste de los rotables (overhaul de hélice, turbina y otros componentes) = 400 euros/hora

Coste de la hora de vuelo: $360 * 1,40 + 36 + 400 = 940$ euros por hora de vuelo.

Y el precio fijado en el concurso es de 357 euros, es obvio que el cálculo es erróneo o se ha calculado para otro tipo de aeronave. Es una tercera parte del coste real.... No debe ser muy distinto en el caso del Trush Commander 710P, si nos atenemos al consumo reconocido por operadores de dicha aeronave, que es de 320 litros/hora...

3. No existe ninguna referencia al beneficio industrial del contrato que debería de ser al menos del 6 %, según el Reglamento General de Contratación

4. Los precios del concurso actual se han calculado partiendo de los del concurso publicado el 27/06/2019 actualmente en ejecución (tampoco existía en los pliegos de ese concurso ningún desglose de costes) actualizados con un 2%, excepto en el caso de la hora de vuelo que ha pasado de 252 a 357 euros, sin más explicación El nuevo concurso se ejecutará entre 2.023 y 2.024 por lo que no tiene sentido que no se hayan ajustado con el IPC entre junio de 2.019 y junio de 2.022 en vez de con el 2%, y que no se tenga en cuenta ningún tipo de ajuste para 2.023 bajo las previsiones de inflación actuales. Según datos del INE, <https://www.ine.es/varipc/verVariaciones.do>, las variaciones del IPC nacional, han sido:

Junio 2019 a junio 2022.- 12.8%

Junio 2021 a junio 2022.- 10.2%



...

5. *El precio propuesto para los retardantes a corto y largo término está muy por debajo del precio de mercado del orden de 50 céntimos de euro lo que puede suponer un desfase de más de DOSCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS en el total del contrato a dos años.*

...

6. *Tampoco existe ningún índice de ajuste para un posible prórroga hasta por TRES AÑOS MÁS que solo depende de la Administración, algo que debería de contemplarse en el precio dadas las actuales circunstancias de evolución del IPC y resto de costes industriales y aeronáuticos. O haberse hecha una estimación realista...."*

El informe del órgano de contratación cuestiona la legitimación del recurrente. Por otra parte, y en cuanto a la eliminación de criterios de valoración, se remite al art. 57.2 LCSP , y añade (entre otros extremos) que *"al comenzar de nuevo la tramitación del expediente, la AVSRE ha tenido en cuenta las necesidades del mercado y que no son las mismas que hace más de 12 meses y, por ello, dentro la libertad que tiene para configurar los pliegos ha intentado satisfacer el interés público que tiene encomendado"*, y abrir la libre competencia; y resalta por qué los criterios elegidos tienen relación con las necesidades del servicio y son relevantes.

Por otra parte, señala que *"En cuanto al error en la determinación del precio de mercado, nos remitimos al propio contenido del Anexo 1 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que señala que para el cálculo del presupuesto base de licitación y del precio la AVSRE ha tenido en cuenta los artículos 100 y 102 de la Ley de Contratos; el art. 100 establece "En el momento de elaborarlo, los órganos de contratación cuidarán de que el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios del mercado. A tal efecto, el presupuesto base de licitación se desglosará indicando en el pliego de cláusulas administrativas particulares o documento regulador de la licitación los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos calculados para su determinación. En los contratos en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución forme parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir del convenio laboral de referencia. El artículo 102.3 LCSP establece "Los órganos de contratación cuidarán de que el precio sea adecuado para el efectivo cumplimiento del contrato mediante la correcta*



estimación de su importe, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto base de licitación y la aplicación, en su caso, de las normas sobre ofertas con valores anormales o desproporcionados".

A estos efectos ...(sigue aquí reproducción de la Memoria en la parte ya citada)

En cuanto al defecto a la hora de descomponer el precio, sí que se ha distinguido en el Anexo 1 del PCAP entre costes directos e indirectos y también se ha hecho referencia al III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros (Resolución de 29 de junio de 2020 de la Dirección General de Trabajo, BOE 189 de 10.07.2020) donde se establecen, entre otros los salarios mínimos anuales para pilotos y auxiliares de técnicos de mantenimiento (Auxiliar TMA). Por equiparación se ha comprobado que los costes salariales estimados para esas categorías para el presente contrato no son inferiores a los mínimos establecidos en el mencionado Convenio. No hay desagregación por género en el Convenio colectivo mencionado y no procede su aplicación. También aparece desagregado en el Anexo I el precio de las retardantes, única partida en la que se incluye el IVA.

El artículo 102.2 de la LCSP señala " De lo transcrito en este artículo, resulta evidente que los costes salariales no representan el coste económico principal de este contrato, tal y como se detallan a continuación:

- Operadores: Lote A 102.054,10€; Lote B 116.709,84€; lote C 116.024,59€, totales 408.442,00€.*
- Pilotos: Lote A 313.038,00€; Lote 13 313.038,00€; lote C 469.557,00€, totales 1.095.633,00€.*
- TOTAL: Lote A 415.092,10€; Lote B 429.747,84€, lote C 585.581,59€, totales 1.430.421,53€.*

Cualquier omisión en el contenido del Anexo 1 del PCAP viene subsanado en la memoria-propuesta que ha sido publicada desde un primer momento en la Plataforma de Contratación del Sector Público, con el fin de que los licitadores pudieran disponer de toda la información para presentar su oferta."



FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El presente recurso constituye un recurso especial en materia de contratación de competencia de este Tribunal, de conformidad con el apartado cuarto del artículo 46 de la LCSP y en el Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Generalitat Valenciana sobre atribución de competencias de recursos contractuales de fecha 27 de mayo de 2021 (BOE de fecha 02/06/2021).

Segundo. Se recurre la adjudicación en un contrato mixto de servicios y suministros, cuyo valor estimado excede de 100.000 euros, sometido a legislación armonizada, recurrible conforme a los artículos 44.1.b) LCSP y 2.c), y 22 del RPERMC.

Tercero. El recurso ha sido interpuesto ante este Tribunal dentro del plazo establecido al efecto en el artículo 50 de la LCSP, al no haber transcurrido los 15 días hábiles de plazo entre la fecha de la notificación del acto impugnado y la de presentación del recurso.

Cuarto. La recurrente se encuentra legitimada para interponer este recurso en los términos exigidos por el artículo 48 de la LCSP, en relación con lo dispuesto en el artículo 24.1 del Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se prueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (en adelante, RPERMC), a cuyo tenor:

"1. Sin perjuicio de los supuestos generales previstos en el artículo 42 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público y en el 102 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, los recursos regulados en este Reglamento podrán ser interpuestos por las asociaciones representativas de intereses relacionados con el objeto del contrato que se impugna exclusivamente cuando lo sean para la defensa de los intereses colectivos de sus asociados."

En el presente caso, el recurso ha sido interpuesto por una agrupación asociativa empresarial representativa de empresas que actúan en el ámbito objetivo del contrato, pues conforme al artículo 2 de sus estatutos, entre sus actividades está *"h) Ejercer los procedimientos y acciones de naturaleza administrativa o jurisdiccional para los que se encuentre legitimada la Asociación en defensa de los intereses del sector y de su propios asociados."*



Quinto. Debe comenzarse por la alegación referida a que el órgano de contratación se habría extralimitado en la ejecución de los términos de nuestra Resolución que anuló un criterio valorativo de los pliegos.

El artículo 57.2 “in fine” de la LCSP señala que *“En todo caso la estimación del recurso que conlleve anulación de cláusulas o condiciones de los pliegos o documentación contractual de naturaleza análoga, determinará la anulación de los actos del expediente de contratación relacionados con su aprobación.”*

Ello es acorde a nuestra tradicional doctrina, según la cual la anulación de un criterio de adjudicación conlleva la de la propia licitación, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: En este sentido, la Sentencia de 4 de diciembre de 2003, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Asunto C-448/01, EVN and Wienstrom contra República de Austria), declaró lo siguiente: *“91. Ahora bien, de las explicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente se deduce que la cuarta cuestión se refiere a la hipótesis de que la declaración de la ilegalidad de una decisión relativa a un criterio de adjudicación traiga como consecuencia su anulación. Debe pues entenderse en el sentido de que pregunta si la normativa comunitaria en materia de contratación pública obliga a la entidad adjudicadora a cancelar la licitación cuando, en el marco del procedimiento de recurso con arreglo al artículo 1 de la Directiva 89/665, se declare la ilegalidad de una decisión relativa a alguno de los criterios de adjudicación, y por tal motivo dicha decisión sea anulada por el órgano que conoce del recurso. 92. Para responder a la cuestión así reformulada, procede señalar que, como ha declarado ya el Tribunal de Justicia, los principios de igualdad de trato y de transparencia de los procedimientos de adjudicación implican que las entidades adjudicadoras deben atenerse a la misma interpretación de los criterios de adjudicación a lo largo de todo el procedimiento (véase, en este sentido, en particular, la sentencia SIAC Construction, antes citada, apartado 43). 93. Por lo que atañe a los propios criterios de adjudicación, hay que admitir con mayor razón que no deben ser objeto de ninguna modificación a lo largo del procedimiento de adjudicación. 94. De ello se deduce que, en el caso de que el órgano que conoce del recurso anule una decisión relativa a algún criterio de adjudicación, la entidad adjudicadora no puede continuar válidamente el procedimiento de adjudicación haciendo abstracción de dicho criterio, puesto que ello equivaldría a modificar los criterios aplicables al procedimiento en cuestión. 95. Por lo tanto, procede responder a la cuarta cuestión prejudicial que la normativa comunitaria aplicable a los contratos públicos obliga a la entidad adjudicadora a cancelar la*

licitación cuando, en el marco del procedimiento de recurso con arreglo al artículo 1 de la Directiva 89/665, se declare la ilegalidad de una decisión relativa a alguno de los criterios de adjudicación y, por tal motivo dicha decisión sea anulada por el órgano que conoce del recurso”.

Por otra parte, el artículo 36.1 del Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, señala:

“1. Las resoluciones que pongan fin al procedimiento de recurso se ejecutarán por el órgano de contratación autor del acto impugnado con sujeción estricta a sus términos.

Si la resolución acordara la anulación del procedimiento de licitación, para poder proceder a la adjudicación del contrato, el órgano de contratación deberá convocar una nueva licitación. Cuando proceda la retroacción del procedimiento, la anulación de trámites ordenada por el Tribunal no será obstáculo para que se mantenga la validez de aquellos actos y trámites cuyo contenido hubiera permanecido igual de no haberse cometido la infracción.”

La interpretación de ambos preceptos nos lleva a considerar que la ejecución de una resolución que invalida una cláusula del pliego conlleva la anulación del acto aprobatorio del pliego, y, por tanto, de todo su clausulado, aunque se hubiera considerado en parte conforme a Derecho; lo que permite al órgano de contratación aprobarlo en los mismos términos (siempre con exclusión o modificación de la cláusula anulada) o en otros que no contradigan los términos de nuestro fallo.

Por ello, no se observa una “extralimitación” en los términos de la ejecución de nuestra Resolución por el hecho de que se hayan suprimido dos criterios que aquella consideró conforme a Derecho.

Sexto. Ahora bien, lo antedicho no nos exime de analizar si los criterios ahora aplicables son conformes a Derecho, sobre todo ante la alegación de que no resulta justificada la supresión de dos criterios que se consideraron necesarios en la licitación con el mismo objeto.

El artículo 145.2 de la LCSP señala que “2. *La mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos.*

Los criterios cualitativos que establezca el órgano de contratación para evaluar la mejor relación calidad-precio podrán incluir aspectos medioambientales o sociales, vinculados al objeto del contrato en la forma establecida en el apartado 6 de este artículo, que podrán ser, entre otros, los siguientes:

1.º La calidad, incluido el valor técnico, las características estéticas y funcionales, la accesibilidad, el diseño universal o diseño para todas las personas usuarias, las características sociales, medioambientales e innovadoras, y la comercialización y sus condiciones;

....

2.º La organización, cualificación y experiencia del personal adscrito al contrato que vaya a ejecutar el mismo, siempre y cuando la calidad de dicho personal pueda afectar de manera significativa a su mejor ejecución.

3.º El servicio posventa y la asistencia técnica y condiciones de entrega tales como la fecha en que esta última debe producirse, el proceso de entrega, el plazo de entrega o ejecución y los compromisos relativos a recambios y seguridad del suministro.

Los criterios cualitativos deberán ir acompañados de un criterio relacionado con los costes el cual, a elección del órgano de contratación, podrá ser el precio o un planteamiento basado en la rentabilidad, como el coste del ciclo de vida calculado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 148.”

Los requisitos que han de cumplir los criterios de valoración que se incluyan en los pliegos se recogen en el apartado 5 del artículo 145 de la LCSP de la siguiente forma:

“a) En todo caso estarán vinculados al objeto del contrato, en el sentido expresado en el apartado siguiente de este artículo.

b) Deberán ser formulados de manera objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, y no conferirán al órgano de contratación una libertad de decisión ilimitada.

c) Deberán garantizar la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva e irán acompañados de especificaciones que permitan comprobar de manera efectiva la información facilitada por los licitadores con el fin de evaluar la medida en que las ofertas cumplen los criterios de adjudicación. En caso de duda, deberá comprobarse de manera efectiva la exactitud de la información y las pruebas facilitadas por los licitadores”.

El primero de los requisitos es la vinculación con el objeto del contrato, desarrollada en el 145.6, que aquí no se discute.

El artículo 116.4 de la LCSP señala:

“4. En el expediente se justificará adecuadamente:

...

c) Los criterios de solvencia técnica o profesional, y económica y financiera, y los criterios que se tendrán en consideración para adjudicar el contrato, así como las condiciones especiales de ejecución del mismo.”

En el punto 19 de la “propuesta para la contratación de los servicios de aviones destinados a las tareas de extinción de incendios forestales en la Comunitat Valenciana” (documento nº 2 del expediente administrativo), el órgano de contratación desarrolla una justificación que entendemos suficiente de la elección de los criterios de adjudicación:

a) Sobre la oferta económica dice que “la selección de este criterio pretende conseguir la oferta más ajustada económicamente para la Administración, de manera que las empresas que liciten ajusten sus costes y beneficios”.

b) En relación con los días adicionales de disponibilidad de aeronaves, señala que “el periodo de las aeronaves de refuerzo, está estimado y ajustado al periodo de riesgo, por lo que la ampliación de los días de disponibilidad, permite programar sus periodos de operación con

más facilidad e incluir las variaciones que pudiesen darse sobre el riesgo de incendios forestales.

La empresa se comprometerá a poner a disposición del servicio, sin aumento del precio del contrato y para cada año de duración del mismo, un número de días adicionales de disponibilidad de aeronaves, incluyendo el coste de los operadores de carga correspondientes. La disponibilidad adicional que se oferte para cada año del contrato, se aplicará proporcionalmente a los periodos de prórroga”.

c) Por último, en lo que se refiere a las horas de vuelo adicionales, la propuesta incide en que *“el número de incendios forestales y su gravedad está condicionado por multitud de factores no siempre previsibles y su incremento puede afectar directamente al incremento del número de horas de vuelo. Disponer de una bolsa de horas adicionales permitirá abordar un incremento sin aplicar modificaciones del contrato”.*

Cabe destacar que el recurrente se alza, no tanto contra la justificación de los criterios de adjudicación como contra el hecho de que se hayan modificado más allá de lo establecido por este Tribunal, al eliminar dos criterios, *“experiencia de las tripulaciones”* y *“mejora de los medios aéreos ofertados”*, sobre los que no pesaba censura alguna.

Es doctrina de este Tribunal que la determinación de las necesidades a satisfacer por el contrato (y, por ende, los criterios para obtener la mejor prestación a tal efecto en términos de calidad-precio, según determina el artículo 145.1 de la LCSP) es una decisión del órgano de contratación amparada por la discrecionalidad técnica (Resolución 876/2022 de 14 de julio y las que en ella se invocan). Hemos señalado también que, por ello, un juicio de carácter jurídico, como el que hace el Tribunal, no puede incidir en las valoraciones puramente técnicas del órgano de contratación, sin perjuicio de que controlemos que en la definición de los criterios de adjudicación se han seguido las prescripciones de la LCSP (y muy señaladamente, de su artículo 145.5), se han observado los principios contemplados en el artículo 1 de la LCSP y no se ha incurrido en error patente en su determinación.

El análisis que, según lo dicho, nos corresponde en este caso debe partir del hecho de que nos encontramos ante un nuevo procedimiento de contratación. Así las cosas, no cabe sino rechazar las alegaciones del recurrente en este punto, puesto que no invoca que la definición de los criterios de adjudicación haya incurrido en incumplimiento de la LCSP, de los principios

de la informan o exista un patente error en los mismos, sino que no se atienen a los criterios fijados en el procedimiento anterior. Y así como hemos declarado en varias ocasiones que el órgano de contratación no está vinculado por las decisiones adoptadas en procedimientos de licitación celebrados en el pasado, aunque el objeto del contrato sea coincidente, podemos aplicar tales reflexiones al procedimiento objeto del recurso. La legalidad de los criterios de adjudicación debe, por lo tanto, evaluarse en el seno del propio procedimiento de contratación, y no por referencia a procedimientos anteriores. Por lo dicho, y dado que el recurrente centra su censura, exclusivamente, en esta cuestión, procede desestimar el motivo.

Séptimo. En lo referido al precio del contrato, lo cierto es que, en definitiva, se ha partido de los precios de contratación utilizados en la anterior licitación del servicio de aviones de aviones para la extinción de incendios forestales en la Comunitat Valenciana, se dice que ajustados para el tipo de aeronaves solicitadas.

Sobre dichos precios, y según consta en la Memoria y se reproduce en informe del órgano de contratación, se han efectuado dos ajustes, por una parte el importe de las horas de vuelo, ligadas a los precios del combustible y los consumos por aeronave, por lo que siendo similares en las aeronaves de carga en tierra y las aeronaves anfibas, se han equiparado aproximando ambos precios, de manera que el precio unitario de horas de vuelo de los anfibs se ha rebajado ajustándolo al precio unitario adjudicado en el último contrato, en lugar de utilizar el precio de licitación. Otro ajuste ha sido el precio de los operadores de carga y mantenimiento; a este respecto, se dice en el expediente, como hemos visto en los Antecedentes, que *“Aunque no existe un convenio ligado a este personal, el importe fijado era bastante básico, próximo al salario base interprofesional, por lo que considerando los incrementos de este último, se ha procedido a incrementar los precios unitarios un 10%.”*

Y con carácter general, se han incrementado un 2% los precios de contratación utilizados en la anterior licitación del servicio como compensación de la variación del IPC.

Pues bien, respecto del precio, el artículo 102 LCSP señala:

“Precio.

1. Los contratos del sector público tendrán siempre un precio cierto, que se abonará al contratista en función de la prestación realmente ejecutada y de acuerdo con lo pactado. En



el precio se entenderá incluido el importe a abonar en concepto de Impuesto sobre el Valor Añadido, que en todo caso se indicará como partida independiente.

...

3. Los órganos de contratación cuidarán de que el precio sea adecuado para el efectivo cumplimiento del contrato mediante la correcta estimación de su importe, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto base de licitación y la aplicación, en su caso, de las normas sobre ofertas con valores anormales o desproporcionados.

En aquellos servicios en los que el coste económico principal sean los costes laborales, deberán considerarse los términos económicos de los convenios colectivos sectoriales, nacionales, autonómicos y provinciales aplicables en el lugar de prestación de los servicios.

4. El precio del contrato podrá formularse tanto en términos de precios unitarios referidos a los distintos componentes de la prestación o a las unidades de la misma que se entreguen o ejecuten, como en términos de precios aplicables a tanto alzado a la totalidad o a parte de las prestaciones del contrato.

....”

Este artículo ha de relacionarse con el 100, por la relación entre el precio del contrato y el presupuesto de licitación, que señala:

“2. En el momento de elaborarlo, los órganos de contratación cuidarán de que el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios del mercado. A tal efecto, el presupuesto base de licitación se desglosará indicando en el pliego de cláusulas administrativas particulares o documento regulador de la licitación los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos calculados para su determinación. En los contratos en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución formen parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir del convenio laboral de referencia.”



Pues bien, respecto de ello, hemos señalado con carácter general, p. ej. en nuestra reciente Resolución 1037/2022, que la fijación del precio constituye una materia de carácter eminentemente técnico, *"...en el que por tanto, resultan relevantes tanto los informes que obren en el expediente como, al fin y al cabo, la discrecionalidad del órgano de contratación, materia como recuerda la Resolución del Tribunal 360/2022:*

"Como ha declarado reiteradamente este Tribunal, el órgano de contratación disfruta de un amplio grado de discrecionalidad técnica en los aspectos referentes a la determinación del precio del contrato. A título de ejemplo, en la Resolución n° 1394/2021, de 15 de octubre de 2021 (Recurso n° 1317/2021), se señaló que «así lo ha señalado este Tribunal en diversas ocasiones, como en las Resoluciones 964/2020 de 11 de septiembre, 712/2020 de 19 de junio, 237/2017, de 3 de marzo, y 423/2017, de 12 de mayo, entre otras, explicando que "la determinación del precio del contrato tiene la consideración de criterio técnico y, como tal, está dotado de discrecionalidad técnica". Más concretamente, en la Resolución 237/2017, de 3 de marzo, se dijo que: "... al tratarse de criterios netamente técnicos gozarían de una discrecionalidad, propia de las valoraciones técnicas de los órganos de contratación, en tanto no quede completamente acreditado que se ha incurrido en un error en la apreciación. Podemos decir, finalizando esto que manifestamos que, frente a esa concreción en el precio del ente adjudicador, en el que debemos presumir un acierto propio del que es conocedor de las cuestiones técnicas del contrato que se ha convocado en otras ocasiones, conoce suficientemente éste y los precios a que puede enfrentarse el mercado, estableciendo, dentro de sus potestades propias como tal órgano adjudicador, un precio del contrato que, desde este punto de vista, gozaría de una presunción análoga, a la que tienen las manifestaciones técnicas de los órganos de contratación, cuando se debaten por los licitadores las mismas..." De acuerdo con las anteriores consideraciones, habría que partir del principio de discrecionalidad técnica y de la presunción de acierto que tiene la determinación del precio por parte del órgano de contratación y por ello, de la estimación del valor estimado. El informe remitido a estos efectos por el órgano de contratación debe prevalecer sobre lo alegado por la recurrente»".

La discrecionalidad técnica determina un ámbito exento del juicio de este Tribunal, aunque no de modo absoluto. Como hemos señalado (entre otras muchas) en nuestra Resolución 920/2022 de 21 de julio:

"Ello supone que tratándose de cuestiones que se evalúan aplicando criterios estrictamente técnicos, el Tribunal no puede corregirlos aplicando criterios jurídicos. No se quiere decir con ello, sin embargo, que el resultado de estas valoraciones no puedan ser objeto de análisis por parte de este Tribunal, sino que este análisis debe quedar limitado de forma exclusiva a los aspectos formales de la valoración, tales como las normas de competencia o procedimiento, a que en la valoración no se hayan aplicado criterios de arbitrariedad o discriminatorios, o que finalmente no se haya recurrido en error material al efectuarla. Fuera de estos casos, el Tribunal debe respetar los resultados de dicha valoración, siendo éste el caso en las presentes actuaciones, en las que se discuten concretas y específicas vicisitudes técnicas que escapan por tanto de nuestra esfera de control (...)"

Negando adicionalmente que pueda discutirse el precio fundándose en meras aseveraciones no probadas del recurrente. Así, decíamos allí que *"La incorporación de datos erróneos al modelo de cálculo de costes puede, evidentemente, determinar que las magnitudes referidas no se ajusten a los precios de mercado, pero con base en la discrecionalidad técnica de la Administración debe exigirse a quien lo sostenga, (i) que tales errores sean probados y (ii) que quede acreditado que como consecuencia de ellos el presupuesto base de licitación no responde a los precios de mercado."*

El recurrente basa su oposición al Presupuesto Base de Licitación en tres motivos:

(i) Alega que desconoce el método de cálculo utilizado o si ha sido solicitado informe de expertos independientes. Solicita además que ese hipotético estudio sea incorporado al expediente y se les de traslado para poder ampliar alegaciones.

En la ya referida anteriormente *"propuesta para la contratación de los servicios de aviones destinados a las tareas de extinción de incendios forestales en la Comunitat Valenciana"* se exponen los cálculos realizados para la determinación del Presupuesto Base de Licitación en su punto 6 y en el Anexo I (Precios unitarios y presupuesto).

Consta, por otro lado, la publicación de la referida propuesta (con la denominación de "Memoria justificativa") en la PLACSP el día 29 de agosto de 2022. Publicación a la que el recurrente ha tenido acceso, según se deduce de la crítica que realiza a los costes incorporados en el Anexo I de la misma.

En definitiva, lo que el recurrente pretende en este punto es que se incorpore al expediente de contratación (y que, en tanto no se ha incorporado, ello tenga efectos sobre la legalidad del procedimiento) un informe con un contenido que la LCSP no exige.

(ii) Señala, en segundo lugar, que ni en el PCAP ni en otro documento regulador de la licitación se encuentran desglosados los costes.

En el apartado E del Anexo I (Características Particulares) del PCAP aparecen desglosados los costes directos e indirectos para cada uno de los lotes, que es lo que exige el artículo 100.2 de la LCSP.

(iii) Señala el recurrente, por último, que la fórmula de cálculo de costes, que mantiene los precios del procedimiento anterior (de 2019) con un incremento del 2%, no responde a los precios de mercado. Alega que el IPC actual “se sitúa sobre 10 puntos porcentuales”, por lo que solo por este hecho debería haberse aplicado una subida de precio; señala que este hecho tiene efecto sobre los costes de los pilotos, cuyos precios (de 2018) deberían haberse incrementado en el incremento del IPC desde 2018 a 2022; que el precio del combustible se ha incrementado en un 300% y los costes industriales en más del 20%; que no se han considerado costes relevantes en la conformación del coste de la hora de vuelo; y que los costes de los retardantes son sustancialmente superiores a un euro, que es lo que contempla el estudio del órgano de contratación; que, con arreglo a lo señalado, el coste por hora de vuelo sería casi el triple de lo calculado por el órgano de contratación; que no se incluyen costes indirectos ni financieros; y que no se ha calculado el beneficio industrial que, según el recurrente, debería ser al menos del 6% de acuerdo con el Reglamento General de Contratación.

Es doctrina del Tribunal que la fijación del Presupuesto Base de Licitación está amparada por la discrecionalidad técnica resolución 1044/2021 de 2 de septiembre). En el caso que nos ocupa el recurrente incide en una cuestión (la adecuación del Presupuesto Base de Licitación al mercado y, consecuentemente, el cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 100.2 de la LCSP) sobre el que este Tribunal puede hacer un juicio de naturaleza jurídica. Sin embargo, pesa sobre el recurrente la carga de probar tales afirmaciones. A estos efectos, el recurrente ha aportado una carta de la que parece ser una empresa especializada en la extinción de incendios por medios aéreos con sede en Australia, en la que manifiesta cual es el consumo



de combustible del modelo Trush 710P según su experiencia; dos correos electrónicos que incorporan ofertas de dos marcas de retardante; y los pliegos de prescripciones técnicas de dos licitaciones de servicios de apoyo a la lucha contra incendios con medios aéreos celebradas por la Junta de Andalucía y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Material probatorio este claramente insuficiente para refutar la presunción de acierto en la valoración técnica realizada por el órgano de contratación para el cálculo del Presupuesto Base de Licitación.

Por lo que el recurso debe ser también desestimado en este punto.

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 recurso interpuesto por D. D.J.C.A., en representación de ATAIRE (antes ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE COMPAÑIAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS), contra los pliegos del procedimiento de licitación del *“Servicio de aviones destinados a tareas de extinción de incendios forestales de la Comunitat Valenciana”*, expediente CNMY20/SEI30/12; convocado por la Dirección de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuestas a las Emergencias.

Segundo. Declarar que no se aprecia mala fe ni temeridad en la interposición del recurso, por la que no procede imponer multa alguna.

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 la Comunidad Valenciana, en el plazo de 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.