



Recurso nº 128/2026 C.A. Región de Murcia 9/2026

Resolución nº 838/2026

Sección 2ª

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

En Madrid, a 14 de mayo de 2026.

VISTO el recurso interpuesto por D. M.M.M., en representación de la FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES (FeSMC-UGT), contra los pliegos del procedimiento de contratación de *la "Concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU-3: Molina de Segura-Murcia"*, expediente 14026/2024, convocado por la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Region de Murcia, el Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. Con fecha 15 de enero de 2026 se publicó en la Plataforma de Contratación del Sector Público (PLACSP) el anuncio de licitación del contrato denominado «Concesión de Servicio Público de Transporte Regular de Viajeros de Uso General por Carretera de la Región de Murcia RMU-3: Molina de Segura-Murcia», con número de expediente 14026/2024, convocado por la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El código CPV del contrato es 60100000-9 «Servicios de transporte por carretera».

El valor estimado del contrato asciende a 43.221.283,94 euros.

La duración del contrato es de diez años.

El plazo final de presentación de ofertas se fijó en el anuncio de licitación para el día 16 de febrero de 2026.



El contrato se lleva a cabo de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP en adelante), y en las normas de desarrollo en materia de contratación.

Segundo. Para la resolución del recurso son relevantes las siguientes cláusulas del Pliego de Condiciones:

“3.- PRECIO, VALOR ESTIMADO, PRESUPUESTO BASE Y EXISTENCIA DE CRÉDITO

El precio del Contrato será el que resulte, para cada lote, del proceso de licitación que se rige por este Pliego de Condiciones. Así, tal y como se determina en el apartado C del Anexo I el sistema de determinación del precio es en base a precios unitarios.

El valor estimado del contrato, calculado a tenor de dispuesto en el artículo 101.1 b) de la LCSP, según el cual “En el caso de los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios, el Órgano de Contratación tomará el importe neto de la cifra de negocios, sin incluir el Impuesto sobre el Valor Añadido, que según sus estimaciones, generará la empresa concesionaria durante la ejecución del mismo como contraprestación por las obras y los servicios objeto del contrato, así como de los suministros relacionados con estas obras y servicios”, es el indicado en el apartado C del Anexo I del presente Pliego de Condiciones.

A tales efectos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75 del ROTT en relación con el artículo 101.2 de la LCSP, el valor estimado total del contrato se determina sumando, en su caso, el importe de las compensaciones percibidas por el contratista a los ingresos obtenidos por venta de billetes teniendo en cuenta las tarifas del servicio aplicables y el número de viajeros-kilómetro transportados estimados a lo largo de todo el plazo de vigencia del contrato, así como el valor estimado de las modificaciones previstas en la cláusula 25 del presente Pliego de Condiciones.

El importe del Presupuesto Base de Licitación, que constituyen las compensaciones a abonar por la Administración como consecuencia de la imposición de las obligaciones de



servicio público, es el que figura en el apartado C del Anexo I del presente Pliego de Condiciones.

El presupuesto base de licitación resulta de la suma de la totalidad de las compensaciones percibidas por el contratista para todo el plazo de vigencia del contrato, siendo estas calculadas tal y como se indica en la cláusula 17 del presente documento.

Dichas compensaciones no forman parte de la base imponible del IVA por aplicación del número 3 del apartado dos del artículo 78 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, con la redacción vigente de acuerdo con la modificación realizada a través del apartado dos de la disposición final décima de la LCSP.

(...)

7.3.- Personal

El Proyecto y, en su caso, en el Anexo II recogen la dotación de personal mínima que el Adjudicatario deberá adscribir obligatoriamente a la prestación del servicio. La indicada dotación requerida no será obstáculo para que el contratista adscriba a la prestación del servicio todo el personal que considere necesario o pertinente por encima de la indicada dotación ni impide el cumplimiento de las obligaciones de subrogación derivadas de la normativa de aplicación.

El personal adscrito al servicio será el necesario para la correcta prestación del mismo, de acuerdo con las condiciones requeridas en el presente pliego y las adicionales contenidas en la oferta del Contratista que resulte adjudicatario del contrato, debiendo cumplir el mismo con todos los requisitos exigidos en la normativa laboral de aplicación.

En todo caso, todo el personal adscrito al servicio en cada momento y solo ese, podrá ser empleado para prestar, en ese momento, los servicios de transporte que forman el objeto del Contrato.

De manera específica, tal y como se determina en la legislación sectorial en materia de transportes, el futuro adjudicatario estará obligado a la subrogación de personal en los



términos establecidos en el artículo 75.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. La información laboral relativa a dicho personal reflejada en el Anexo XII, ha sido suministrada por los contratistas anteriores a fin de que los licitadores puedan realizar sus ofertas de manera adecuada.

De conformidad con la legislación laboral que resulte de aplicación, así como de acuerdo con los convenios colectivos, es responsabilidad de los empresarios afectados y de los participantes en la licitación, el cumplimiento de todas las obligaciones legales aplicables para la subrogación de los trabajadores y el cumplimiento de todas las restantes obligaciones referidas a esta.

El concesionario deberá garantizar que el personal adscrito al servicio en cada momento es el apropiado para acometer la prestación del servicio con el máximo nivel de calidad. A tal efecto, este personal deberá tener la titulación, formación y capacitación que requiera cada puesto de trabajo.

Será responsabilidad única y exclusiva del concesionario el cumplimiento de las obligaciones que imponga la legislación vigente en cada momento en materia laboral, de seguridad social, de seguridad e higiene, de prevención de riesgos laborales, de igualdad de género, de inserción socio-laboral de las personas con discapacidad y cualquier otra que sea de aplicación en el ámbito de las relaciones laborales entre una empresa y sus trabajadores. Asimismo, será obligación del concesionario velar por la correcta organización y retribución de los recursos humanos.

(...)

19.- COMPENSACIÓN POR POLÍTICA TARIFARIA

La política tarifaria que determine en cada momento el Gobierno de la Región de Murcia (actualización de tarifas distintas a las previstas en el Anexo III, y tras la implantación del nuevo Sistema tarifario las previstas en el Anexo IV, o la inclusión de nuevos títulos con descuentos) puede afectar a los ingresos del contratista adjudicatario, siendo en su caso preciso el establecimiento de una compensación por parte de la Administración. Así, se abonará una compensación adicional que se realizará con carácter anual.



En el periodo transitorio transcurrido desde el inicio de la explotación hasta la implantación del nuevo sistema tarifario zonal se aplican las tarifas medias del Sistema tarifario actual, descrito en el Anexo III. En el periodo final, desde la implantación del Nuevo Sistema tarifario hasta la finalización del contrato, se aplican las tarifas medias descritas en el Anexo IV.

La Administración aportará una compensación adicional que se realizará con carácter anual aplicando la siguiente fórmula:

(...)

21.- REVISIÓN DE COSTES Y TARIFAS

Procede la revisión de costes según lo establecido en el artículo 103.2 de la LCSP dado que el periodo de recuperación de la inversión es superior a los 5 años

La actualización de la tarifa y costes contenidos en la oferta del Contratista se realizará anualmente, transcurrido un año desde la formalización del contrato. Su modificación se llevará a cabo de acuerdo con la evolución de las partidas de costes que están directamente relacionados con la actividad y resultan indispensables para su desarrollo, según la fórmula recogida en esta cláusula.

(...)

ANEXO I

C.- PRECIO DEL CONTRATO

IMPORTE NETO: 40.732.024,57 € IVA: 0,00 €

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN: 40.732.024,57 €

Desglose del presupuesto base de licitación:

En este se detallan los siguientes costes y partidas:



Costes directos; costes salariales de conductores; Costes indirectos; Margen bruto; Costes totales de explotación; Ingresos por Tarifas y Publicidad; Importe de licitación (Compensaciones, IVA excluido); Importe IVA; Presupuesto base de licitación (IVA incluido)

Valor Estimado: 73.616.954,47 € euros (I.V.A. excluido).

(...)

Método de cálculo aplicado para calcular el valor estimado: El valor estimado total del contrato se determina sumando, en su caso, el importe de las compensaciones percibidas por el concesionario a los ingresos obtenidos por venta de billetes teniendo en cuenta las tarifas del servicio aplicables y la demanda estimada a lo largo de todo el plazo de vigencia del contrato, así como el valor estimado de las modificaciones previstas en la cláusula 25 del presente Pliego de Condiciones

(...)”

Consta también el ANEXO XII, con la “RELACIÓN DE PERSONAL QUE EL CONTRATISTA DEBERÁ ADSCRIBIR Y SUBROGAR POR APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 73.2.G) Y H) DE LA LOTT Y CONFORME A LO DISPUESTO EN EL TÍTULO IV DEL ACUERDO MARCO ESTATAL SOBRE MATERIAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, MEDIANTE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MÉCANICA DE MÁS DE NUEVE PLAZAS INCLUIDO EL CONDUCTOR (BOE 26 DE FEBRERO DE 2015)”. En este documento se recogen la identificación de los trabajadores, convenio, horas, antigüedad, entre otros datos.

Tercero. Con fecha de 26 de enero de 2026, la recurrente presentó recurso especial en materia de contratación contra los pliegos que rigen la licitación.

Cuarto. Previo requerimiento y traslado del recurso de la Secretaría de este Tribunal al órgano de contratación, se recibió el expediente administrativo y el correspondiente informe de aquél, quien interesa la desestimación del recurso



Quinto. La Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a los restantes licitadores, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan alegaciones, habiéndolas presentado, con fecha 9 de marzo de 2026, 25 OSONA BUS, S.A., quien también suplica la desestimación del recurso

Sexto. Con fecha 27 de febrero de 2026, la Secretaria General del Tribunal, por delegación de este, dictó acuerdo concediendo la medida cautelar consistente en suspender el procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en los artículos 49 y 56 de la LCSP, de forma que según lo establecido en el artículo 57.3 del mismo cuerpo legal, será la resolución del recurso la que acuerde el levantamiento de la medida adoptada.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Este Tribunal es competente para la resolución del recurso de conformidad con lo dispuesto por el artículo 46.2 de la LCSP y el Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sobre atribución de competencias de recursos contractuales de 7 de noviembre de 2024 (BOE del 18 de noviembre).

Segundo. El recurso versa sobre los pliegos que rigen un contrato de concesión de servicios, de valor estimado de 43.221.283,94 euros (IVA excluido), ampliamente superior al umbral de 3.000.000 euros previsto en el artículo 44.1.c) de la LCSP para la concesión de servicios, siendo por tanto susceptible de enjuiciamiento por este Tribunal. El acto recurrido son los pliegos del procedimiento, constituyendo una actuación impugnada ex artículo 44.2 a) de la LCSP.

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 publicación de los pliegos y la de presentación del recurso.

Cuarto. El artículo 48 de la LCSP regula la legitimación del siguiente modo:

“(…)



Estarán también legitimadas para interponer este recurso, contra los actos susceptibles de ser recurridos, las organizaciones sindicales cuando de las actuaciones o decisiones recurribles pudiera deducirse fundadamente que estas implican que en el proceso de ejecución del contrato se incumplan por el empresario las obligaciones sociales o laborales respecto de los trabajadores que participen en la realización de la prestación. En todo caso se entenderá legitimada la organización empresarial sectorial representativa de los intereses afectados.”

La legitimación de los sindicatos para interponer el recurso especial en materia de contratación ha sido tratada en muchas ocasiones por este Tribunal, entre otras, en la Resolución 68/2023, de 2 de febrero de 2023:

“En relación con la legitimación de las organizaciones sindicales (recurso 40/2022), procede acudir al criterio sentado por este Tribunal en Resoluciones como la 534/2018, de 1 de junio, en la que, tras exponer la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el reconocimiento a los sindicatos de un interés legítimo en la impugnación de resoluciones y actos administrativos que les confiere legitimación para el acceso a la jurisdicción, se afirma que: “La aplicación de la citada doctrina al presente recurso nos lleva a entender que la legitimación del sindicato recurrente sólo será admisible si los motivos de impugnación de los pliegos esgrimidos por el sindicato recurrente tienen una relación directa e incuestionable con la defensa de los intereses corporativos de los trabajadores de seguridad privada, sin que pueda admitirse dicha legitimación en el caso de que los motivos del recurso rebasen este ámbito o se refieran a cuestiones relativas a la competencias del órgano de contratación para definir el objeto y características del contrato...”

En el presente caso, el recurso se ha interpuesto contra el importe calculado por el órgano de contratación del presupuesto base de licitación, que, de acuerdo con las alegaciones del sindicato recurrente, incumpliría varias normas laborales. Procede, por lo tanto, reconocerle legitimación para la interposición del presente recurso especial.

Quinto. En lo que se refiere al fondo del asunto, la recurrente alega en primer lugar el coste económico laboral del contrato es superior al señalado en los pliegos, al no tener en cuenta la estructura económica básica del convenio colectivo de aplicación, ni las condiciones



económicas reales de subrogación, con desviaciones en los cálculos de costes laborales que alcanzan, en algunos casos, hasta un 20 % a la baja, lo que hace inviable la correcta aplicación de la normativa laboral exigida y una situación totalmente desvirtuada de los costes reales directos y que impide el desarrollo normal de la fase de presentación de ofertas en su conjunto.

En concreto, dentro de los costes reales directos que considera omitidos o infravalorados, la recurrente identifica los siguientes conceptos: (i) *antigüedad de la plantilla a subrogar*, al cifrarse la media en los pliegos en el 20% cuando los datos reales arrojan una media del 30%; (ii) el *salario anual reflejado* para el personal conductor-perceptor, que a su juicio es inferior al realmente aplicable; (iii) la existencia de un *plus por recargar y vender las tarjetas de Títulos de Transporte (Bonos)*, con un importe mensual de 36,35 euros en 2025; (iv) un «*plus de calidad*» abonado por exigencia del Ayuntamiento de Murcia; (v) la aplicación de las condiciones de *antigüedad* previstas en el Convenio Colectivo Provincial del Transporte de Viajeros de la Región de Murcia vigente hasta el 31 de diciembre de 2012, incluyendo el artículo 39 (antigüedad) hasta el 31 de diciembre de 2015.

Como costes indirectos no contemplados, la recurrente señala: la falta de previsión de *actualizaciones salariales futuras e incrementos por aplicación de convenio* a lo largo de los diez años de duración del contrato; las obligaciones en materia de *jornada y calendario laboral anual*; el acuerdo de mediación de la OMAL sobre los *tiempos de toma y deje de servicio* (50 minutos desde el 1 de enero de 2022); la consideración como tiempo efectivo de trabajo de la pausa diaria ex artículo 10 bis 4 del RD 1561/1995, conforme a un acuerdo OMAL (*interrupción del bocadillo*); el pago de los *3 primeros días de incapacidad temporal* por enfermedad común, así como los complementos por *hospitalización, operación y escayola*; y la insuficiencia de los *tiempos de recorrido* previstos en los pliegos para la realización de los recorridos de las líneas.

Contesta el órgano de contratación en los siguientes términos:

a) En lo referido a la infravaloración de la antigüedad de la plantilla, el órgano de contratación niega que la antigüedad media del personal a subrogar esté infravalorada. Señala que, conforme a los datos del Anexo X del pliego, el promedio de antigüedad

efectiva del personal afectado era inferior a 14 años a la fecha de realización del proyecto, situándose dentro del rango del artículo 38 del Convenio Colectivo de Transportes Urbanos y Regulares de Cercanías de Viajeros de la Región de Murcia para 2024 y 2025 (entre 9 y 14 años, con un incremento del 20% sobre el salario base), por lo que no existe infravaloración.

b) Por lo que respecta al salario anual estimado, el órgano de contratación afirma que el expediente incorpora una estimación del salario y del coste del personal de conducción elaborada conforme a criterios objetivos y verificables, tomando como referencia el convenio colectivo sectorial aplicable y la información disponible del personal subrogable. El coste de salarios estimado del personal de conducción para el primer año de prestación del servicio asciende a 1.787.327,39 euros, lo que equivale a un coste por hora de conducción de 25,82 euros, y en términos de coste medio del personal de conducción incluyendo otros gastos asociados al personal, a 46.426,37 euros. Este resultado es, si acaso, ligeramente superior al coste medio empresa observado (46.372,35 euros), por lo que no se aprecia desviación material que justifique que la retribución considerada sea insuficiente.

c) En lo que afecta a la inobservancia de incluir el *“Plus por recargar y vender las tarjetas de Títulos de Transporte (Bonos)”*, el órgano de contratación aclara que el plus de referencia es el del artículo 43 del Convenio Colectivo de Transportes Urbanos y Regulares de Cercanías de Viajeros de la Región de Murcia para 2024 y 2025 (complemento salarial del 20% del salario base por día que se realizan ambas funciones de conductor y cobrador), que asciende a 4.025,81 euros para el año 2025, cuantía que se refleja en el apartado L del Anexo II del pliego, y no el plus de quebranto de moneda citado por la recurrente.

d) Por lo que respecta al “plus de calidad”, el órgano de contratación señala que el Ayuntamiento de Murcia no es parte en la licitación, que el recurrente no aporta justificación alguna sobre la naturaleza de dicho plus y que el mismo no está recogido entre las exigencias del Convenio Colectivo de Transportes Urbanos y Regulares de Cercanías de Viajeros de la Región de Murcia para 2024 y 2025, por lo que no debe tenerse en cuenta.



e) En lo que respecta a los acuerdos alcanzados por mediación de la OMAL señala, (i) que el Convenio Colectivo de Transportes Urbanos y Regulares de Cercanías de Viajeros de la Región de Murcia para 2024 y 2025, en su artículo 13, establece que el tiempo de toma y deje de servicio se computará mediante acuerdo entre las partes, sin fijar ningún tiempo mínimo, por lo que, en un ejercicio conservador, se ha estimado 0,25 horas al día por conductor para la preparación del vehículo, (ii) que el artículo 10 de la Jornada de Trabajo del Convenio Colectivo de Transportes Urbanos y Regulares de Cercanías de Viajeros de la Región de Murcia para 2024 y 2025 establece que el tiempo de bocadillo se integrará en la jornada de trabajo, por lo que ha sido considerado en las horas de regulación estimadas, que suponen un 15% de las horas de servicio y (ii) que las situaciones de incapacidad temporal forman parte de las incidencias habituales de cualquier plantilla y que la empresa adjudicataria estará obligada a aplicar íntegramente las condiciones laborales exigibles conforme al convenio colectivo. El dimensionamiento de la plantilla incorpora un margen de cobertura asociado al absentismo laboral previsto, por lo que dichas contingencias no constituyen una omisión estructural del expediente ni comprometen la viabilidad económica del contrato.

La mercantil 25 OSONA BUS, S.A. sostiene con carácter previo que la determinación de los costes del contrato y la configuración del presupuesto base de licitación están sometidas a la discrecionalidad técnica del órgano de contratación, siendo únicamente exigible que el precio sea adecuado a los precios de mercado y suficiente para la ejecución del contrato. Afirma que el PCAP se ajusta a los artículos 100.2, 101 y 102.3 de la LCSP, toda vez que: (i) la cláusula 3 del PCAP establece cómo se determina el presupuesto base de licitación; (ii) la cláusula 17 detalla la compensación por obligación de servicio público; (iii) la cláusula 19 recoge la compensación por política tarifaria para garantizar el equilibrio financiero mínimo; (iv) la cláusula 21 prevé la revisión anual de precios y tarifas conforme al Real Decreto 75/2018; y (v) la cláusula 18 identifica la estructura de costes de la explotación. Concluye que el PCAP desarrolla los elementos que integran la estructura económica del servicio y que la compensación por obligación de servicio público pivota en último término en la oferta del licitador adjudicatario, siendo posible anticipar, siquiera parcialmente, la viabilidad económica de la concesión.



Expuestas las posiciones de las partes, la resolución sobre esta primera alegación del recurrente exige que consideremos tres cuestiones: la primera, la consideración de las retribuciones del personal eventualmente subrogable como elemento de referencia para la estimación de los costes salariales que conforman el presupuesto base de licitación, cuestión cuyo tratamiento diferimos, por razones de sistemática, al siguiente Fundamento de Derecho; que el órgano de contratación no ha tenido en consideración aspectos de las condiciones laborales del personal que deberá ejecutar el contrato y que inciden sobre el cálculo del presupuesto base de licitación; y la omisión de previsión alguna sobre el incremento de las retribuciones del personal a lo largo de la vida del contrato.

Hemos de comenzar nuestro análisis señalando que, como determina el artículo 102.3 de la LCSP, y así lo considera nuestra doctrina (por todas, Resoluciones 1343/2024 de 24 de octubre, 318/2025 de 3 de marzo, y 554/2025, de 10 de abril), el Convenio Colectivo al que debemos referirnos para concluir sobre la suficiencia del presupuesto base de licitación es el Convenio Colectivo sectorial, que en el caso que nos ocupa, y no hay discrepancia entre las partes salvo en lo que luego consideraremos, es el Convenio Colectivo de Transportes Urbanos y Regulares de Cercanías de Viajeros de la Región de Murcia para 2024 y 2025.

El recurrente, además, considera que deben ser tomados en consideración los acuerdos alcanzados por la empresa prestadora del servicio con sus trabajadores durante la vigencia del anterior contrato, lo que, por un lado, determinaría un incorrecto cálculo de los tiempos de servicio (en tanto el recurrente entiende incorrectamente computados los tiempos de toma y deje del servicio y pausa para el bocadillo) y de las retribuciones del personal (en tanto no se toman en consideración los pluses por recargar y vender bonos de transporte, el “plus de calidad” acordado con el Ayuntamiento de Murcia, y el complemento pactado con los trabajadores en caso de incapacidad temporal por enfermedad común).

Conviene recordar que, cuando en el recurso se combate la suficiencia del presupuesto base de licitación, recae en el recurrente la carga de razonar que los “precios de mercado” estimados por el órgano de contratación para su determinación (según determina el artículo 101.2 de la LCSP) se basan en hipótesis incorrectas, y su efecto sobre la referida suficiencia.

En el caso que nos ocupa no hay, por el recurrente, actuación alguna en este sentido. Más parece, de los términos de su recurso, que, o pretende que sea este Tribunal el que se lo elabore, calculando la efectiva existencia de las omisiones que alega y su efecto sobre el presupuesto, o que este Tribunal respalde (o, más bien, ordene) que los conceptos retributivos y derechos laborales que considera omitidos en el cálculo del presupuesto base de licitación sean tomados en consideración por el órgano de contratación. Cualquiera que sea entre aquellas la pretensión del recurrente, no puede admitirla el Tribunal que, en lo que se refiere a la primera de las consideradas, se atiene a la máxima “*da mihi factum, dabo tibi ius*”, como corresponde a su naturaleza cuasi judicial; y en lo que se refiere a la segunda, carece de competencia para pronunciarse sobre cuestiones laborales salvo en lo que se refiere, en el caso que nos ocupa, a sus efectos sobre la suficiencia del presupuesto base de licitación.

Consta en el expediente de contratación el estudio de viabilidad de la concesión, en el que se explican ampliamente las bases utilizadas por el órgano de contratación para el cálculo del presupuesto base de licitación, que el recurrente no cuestiona, en tanto se limita a afirmar, sencillamente, ciertas omisiones con carácter general, pero desconectadas de las consideraciones referidas en aquel. Así las cosas, no puede el Tribunal sino desestimar la alegación.

En lo que se refiere a la omisión de previsiones sobre el incremento de las retribuciones del personal adscrito a la ejecución del contrato, el estudio de viabilidad está elaborado a precios constantes. Sin embargo, el apartado E del Anexo 1 del Pliego prevé la revisión de precios del contrato con base en el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera. Consta en la fórmula polinómica contemplada en el referido Anexo que se ha tomado en consideración el incremento de las retribuciones del personal (con el límite de las retribuciones del personal al servicio del sector público, según determina el artículo 2 del Real Decreto, de conformidad con lo establecido por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española). En definitiva, los Pliegos prevén la revisión de precios, y el efecto que



el incremento de las retribuciones del personal está contemplado en la fórmula polinómica, por lo que procede, igualmente, desestimar el argumento del recurrente.

Sexto. La recurrente sostiene que, aunque los pliegos reconocen formalmente la obligación de subrogación del personal y el cumplimiento del Acuerdo Marco Estatal de aplicación (AMETV), la dotación económica prevista en la licitación resulta materialmente insuficiente para cubrir los costes reales del personal a subrogar. Afirma que la masa salarial de los trabajadores afectados excede con mucho las previsiones económicas del contrato, impidiendo en la práctica el cumplimiento de las obligaciones de subrogación en los términos legales y convencionales aplicables, lo que haría inviable el servicio. Añade que no es posible cuantificar con precisión los costes del personal a subrogar de dichas empresas por ausencia de información básica de identificación. Considera que se ha consignado erróneamente el número de conductores, ya que el servicio exige 43 (supone el Tribunal que se refiere a los que actualmente prestan el servicio).

El órgano de contratación, por su parte, rechaza la supuesta inviabilidad económica de la subrogación. Señala que el expediente incorpora un dimensionamiento técnico y una estimación económica del personal de conducción elaborados conforme a parámetros objetivos, tomando como referencia el convenio colectivo sectorial y la información disponible del personal subrogable. El proyecto no reproduce la explotación actual, sino que diseña el servicio conforme a las necesidades futuras, respondiendo la planificación de recursos humanos al modelo de prestación definido. Considera que los costes de personal de los contratos deben calcularse con base en las necesidades del servicio y no en función de los costes de subrogación, que son responsabilidad del empresario y no del órgano de contratación. Concluye que los costes contenidos en los pliegos son razonables, se ajustan al convenio colectivo y desarrollan de forma pormenorizada todos los costes directos e indirectos, cumpliendo con los requisitos del artículo 100.2 de la LCSP.

Como ha indicado este Tribunal de forma reiterada (por todas, en nuestra Resolución 519/2026 de 19 de marzo) no es admisible que el órgano de contratación tenga que fijar el valor estimado y el presupuesto máximo de un contrato en función de los costes laborales que a tal efecto indique la empresa saliente. El órgano de contratación no está vinculado por contratos anteriores a la hora de definir las condiciones del contrato que licite y en

concreto no está obligado a mantener el mismo personal, pues cumple con informar sobre las condiciones de los trabajadores a los que pueda afectar la subrogación.

Conforme a nuestra doctrina, el argumento del recurrente debe decaer, en tanto, como señala el órgano de contratación, el presupuesto base de licitación ha sido calculado en función del personal que el órgano de contratación estima necesario para la prestación del servicio, cuestión esta que no ha sido puesta en cuestión. En este sentido, no es ocioso recordar que nuestra doctrina ha situado la obligación de subrogación extramuros del contrato, de forma que, al margen de que esta deba producirse en aplicación del derecho laboral, de forma que el empresario, dentro de su potestad organizativa, podrá tomar las medidas oportunas para la organización y dirección del servicio, siendo su único límite el cumplimiento del contrato administrativo, quedando fuera del ámbito de la contratación el alcance concreto de la subrogación y las cuestiones relativas a los trabajadores que en dicho ámbito no vayan a prestar parte efectivamente en la prestación del servicio por la definición que del mismo ha realizado la Administración, cuestiones que debe ser ventiladas de acuerdo con las normas laborales y en su ámbito (Resolución 1842/2025 de 11 de diciembre).

En lo referido, por último, a la ausencia de información básica sobre el personal subrogable, no concreta cual echa de menos en el Pliego. Analizado este, se observa en el Anexo X la relación de personal subrogable, y la información atinente a sus condiciones laborales. No aprecia el Tribunal (ni alega el recurrente) incumplimiento alguno de las exigencias del artículo 130 de la LCSP, por lo que procede desestimar también el argumento.

Séptimo. Considera que los pliegos no cumplen con el deber de desagregación del presupuesto base de licitación y del valor estimado exigido por los artículos 100 y 101 de la LCSP.

No concurren en este contrato los requisitos que la doctrina de este Tribunal ha considerado necesarios para exigir la desagregación de los costes salariales del presupuesto de licitación, indicando género y categoría profesional (artículo 100.2 de la LCSP). En la Resolución nº 449/2024, de 4 de abril, dijimos:

“La particularidad de ese artículo 100.2 es la imprecisa redacción de su último inciso, pues parece referirse a todos los contratos, cuando la realidad es que se refiere a unos muy concretos y determinados. El significado de su mandato debe ceñirse a su literalidad, de forma que su ámbito ha de reducirse a los contratos singulares en los que concurra el requisito concreto que establece ese inciso, que no es que sean importantes los costes laborales de los trabajadores empleados para su ejecución en la cuantía del precio total del contrato, sino que solo se aplica en los contratos en que el coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución forme parte del precio total del contrato. En efecto el requisito citado no puede referirse a todos los contratos en que los costes salariales sirvan para formar el precio total, pues en tal caso se encuentran todos los contratos, ya que el precio de una prestación siempre conlleva un coste directo laboral que habrá contribuido a determinar el precio. La especificación que contiene la norma, que es que el coste de los salarios de las personas empleadas en la ejecución del contrato forme parte del precio total del contrato, implica no solo que sea un coste sino que sea precio, es decir, que forme parte del precio como un elemento de él, es decir, integre precio porque éste se fije por unidades de trabajo y tiempo, tales como precio por trabajador/día o mes o años o por horas o por bolsas adicionales de horas, o por trabajos extraordinarios, o por días laborable o por días festivos. Lo anterior lleva a considerar que dicha determinación legal no se aplica a los contratos de suministro ni a los de obras, y tampoco a todos los de servicios, sino solo a algunos de estos, que serán aquellos en que concurre el requisito especificativo de que los costes salariales de los trabajadores empleados en la ejecución formen parte del precio total del contrato, y así nos hemos pronunciado en nuestra Resolución nº 84/2019 (Rec. 1233/2018), de 1 de febrero de 2019.”

En vista de ello, debe rechazarse la alegación del recurrente cuando denuncia que los pliegos de la licitación no se ajustan al deber de desagregación del presupuesto y del valor estimado exigido en los artículos 100 y 101 de la LCSP en relación con los gastos de personal y con ello desestimar en su integridad el recurso.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación



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

Primero. Desestimar el recurso interpuesto por D. M.M.M., en representación de la FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS, MOVILIDAD Y CONSUMO DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES (FeSMC-UGT), contra los pliegos del procedimiento de contratación de la *“Concesión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de la Región de Murcia RMU-3: Molina de Segura-Murcia”*, expediente 14026/2024, convocado por la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Region de Murcia.

Segundo. Mantener la suspensión del procedimiento de contratación, hasta la resolución del recurso vinculado sobre el mismo procedimiento.

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 multa 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 la Región de Murcia, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de 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.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES