



**Erref / Ref:** Recurso Especial FENEBUS contra anuncio y pliegos concesión AR-02 Ayala y AR-03 Rioja Alavesa.

**Esp Zenb / N° exp:** 2014/07- RE

## **RESOLUCIÓN N° 11/2014**

En Vitoria-Gasteiz, a 5 de noviembre de 2014

El Órgano Administrativo Foral de Recursos Contractuales de la Diputación Foral de Álava, ha dictado la siguiente RESOLUCIÓN en el Recurso Especial en materia de contratación N° 11/2014 interpuesto por la FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS contra el anuncio de licitación del procedimiento abierto para la contratación de la “Gestión de servicio público, mediante concesión, del transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera en el Territorio Histórico de Álava. AR-03 Rioja Alavesa y AR-02 Ayala” y el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Pliego de Prescripciones Técnicas y demás documentación contractual.

Son partes en dicho recurso: como RECURRENTE D. J.J.C.P., en representación de FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE EN AUTOBUS (en adelante FENEBUS); y como RECURRIDA la DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA (DFA), siendo el órgano de contratación el Consejo de Diputados, y el tramitador de los expedientes de contratación el Servicio de Transportes (Expte. 12/G-30 Y 12/G-29).

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** Mediante Acuerdo del Consejo de Diputados 471/2014, de 23 de septiembre, se aprobó la “Gestión del Servicio Público, mediante concesión, del transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera en el Territorio Histórico de Álava. AR-02 AYALA”, así como el expediente de contratación comprensivo del Pliego de Cláusulas Económico Administrativas y sus Anexos, del cuadro de características, del Pliego de Prescripciones Técnicas y sus Anexos.

El anuncio de licitación de la presente contratación se publicó el 1 de octubre de 2014 en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava y en el Perfil de Contratante de la Diputación Foral de Álava, en el que, además se pusieron a disposición de los interesados el Cuadro de Características, el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y el Pliego de Prescripciones Técnicas.



**SEGUNDO.-** Mediante Acuerdo del Consejo de Diputados 472/2014, de 23 de septiembre, se aprobó la “Gestión del Servicio Público, mediante concesión, del transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera en el Territorio Histórico de Álava. AR-03 RIOJA ALAVESA”, así como el expediente de contratación comprensivo del Pliego de Cláusulas Económico Administrativas y sus Anexos, del cuadro de características, del Pliego de Prescripciones Técnicas y sus Anexos.

El anuncio de licitación de la presente contratación se publicó el 1 de octubre de 2014 en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava y en el Perfil de Contratante de la Diputación Foral de Álava, en el que, además se pusieron a disposición de los interesados el Cuadro de Características, el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y el Pliego de Prescripciones Técnicas.

**TERCERO.-** El 17 de octubre de 2014 tuvo entrada en el registro del Órgano Administrativo Foral de Recursos Contractuales escrito de recurso especial en materia de contratación interpuesto por D. J.J.C.P., en representación de FENEBUS contra el anuncio de licitación mediante procedimiento abierto para la contratación de la “Gestión de servicio público, mediante concesión, del transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera en el Territorio Histórico de Álava. AR-03 Rioja Alavesa y AR-02 Ayala” y el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Pliego de Prescripciones Técnicas y demás documentación contractual, en el que, además de recoger sus alegaciones, solicitaba la adopción de la medida provisional consistente en la suspensión de los actos recurridos y del procedimiento de adjudicación de los contratos hasta la resolución del recurso.

Ambas licitaciones, salvo por las especificaciones propias derivadas de cada uno de los proyectos en los que se basan, contienen unos pliegos similares, por lo que procede analizar y resolver las alegaciones conjuntamente para los dos expedientes de contratación.

**CUARTO.-** En cumplimiento del artículo 46.2 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), el 20 de octubre de 2014 se remitió al órgano de contratación copia del escrito de interposición, reclamando el expediente de contratación junto con el informe correspondiente.

**QUINTO.-** En ambas licitaciones se está en fase de presentación de ofertas, finalizando el plazo el día 5 de noviembre de 2014, por lo que no es de aplicación el traslado del recurso previsto en el artículo 46.3 TRLCSP.

La apertura del Sobre B (Documentación General) está prevista para el 10 de noviembre; el acto público de apertura del sobre C (Propuesta Técnica) para el 10 de noviembre y el del sobre A (Propuesta Económica) para el 5 de diciembre de 2014.

**SEXTO.-** Mediante Resolución de este Órgano de Recursos Contractuales nº 10/2014, de 22 de octubre, se adoptó la medida provisional de suspensión del procedimiento de contratación solicitada por la recurrente hasta que recaiga resolución en el recurso especial interpuesto contra los pliegos de la licitación de ambos procedimientos.

**SÉPTIMO.-** Con fecha 22 de octubre de 2014 se solicitó a la recurrente la presentación de documentación complementaria que acreditara la representación del firmante del recurso, habiéndose subsanado esta deficiencia. Ante la insuficiencia de la documentación aportada, el 28 de octubre se procedió a la solicitud de una nueva subsanación, con la advertencia de que si no lo hiciera en el plazo de tres días hábiles, según se recoge en el artículo 44.5 del TRLCSP, se le tendría por desistido en su petición, quedando suspendida la tramitación del expediente con los efectos previstos en el apartado 5 del artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, habiéndose subsanado en tiempo y forma.



**OCTAVO.-** El recurrente alega que los pliegos vulneran gravemente: a) las normas de concurrencia y los principios rectores de contratación pública, entre otros, el de libertad de acceso a las licitaciones, transparencia de los procedimientos y no discriminación e igualdad de trato entre los candidatos, recogidos tanto en la normativa europea como en la propia legislación nacional; b) el artículo 4 del Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre Servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera; c) las prescripciones del artículo 150.4 del TRLCSP y d) los artículos 73.2 y 74.5 de la Ley 16/1987, de Ordenación del Transporte terrestre (LOTT), solicita de este Órgano de forma alternativa que declare: 1) la nulidad de pleno derecho del procedimiento de contratación objeto del recurso por contener el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (en adelante PCAP) y el Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante PPT) cláusulas que infringen, entre otra, las normas de concurrencia y transparencia en la licitación; o 2) la nulidad de pleno derecho de las disposiciones de los Pliegos sobre la ubicación de las instalaciones, sobre método de cálculo de las Inversiones y Costes de Amortización y Financiación y adscripción parcial de los vehículos, sobre determinación del CDC –coeficiente de ajuste por calidad y gestión anual, de signo negativo- los criterios de adjudicación no evaluables mediante fórmulas y subrogación del personal y su sustitución por otras conformes a Derecho.

**NOVENO.-** En síntesis, la argumentación del recurso es la siguiente:

1.- que tanto en el PCAP como en el PPT, se indica que la concesión dispondrá de unas instalaciones fijas ubicadas en el Territorio Histórico de Álava, dentro del ámbito de la concesión a una distancia razonable de la misma, lo que la recurrente pone en relación con la vulneración del principio de libertad de acceso, de no discriminación e igualdad de trato y la salvaguarda de la competencia, actuando tácitamente como una barrera de protección a los actuales operadores de transporte en el Territorio Histórico de Álava o a operadores que ya cuenten con una implantación territorial previa en dicho territorio.

2.- que no se justifica el porcentaje de adscripción establecido para cada vehículo y que el método de cálculo de las Inversiones y costes de Amortización y Financiación, teniendo en cuenta únicamente la “proporción” teórica del valor del coche que estaría adscrito al servicio, conlleva, a su juicio, que necesariamente los concesionarios de los servicios de transporte objeto de licitación dispongan de negocios adicionales al propio contrato para asegurar la viabilidad económica del servicio, situación que, según alega, supone una flagrante discriminación a favor de determinados licitadores cuya implantación previa en el territorio objeto de licitación les confiere una indudable ventaja competitiva, contraria a las normas de la libre competencia, debiendo la Administración, a su juicio, compensar a los concesionarios por la totalidad del coste de los vehículos.

3.- que la definición de una componente de la fórmula del *Pago por servicio*, en concreto, el corrector por calidad y gestión, no ha sido establecida de modo objetivo y transparente, apreciando que esta cuestión no es compatible con el artículo 4 del Reglamento 1370/2007, en cuanto al contenido obligatorio de los contratos de servicio público.

4.- que todos los criterios de adjudicación –excepto uno- que se definen en el apartado U) del cuadro de características como *no evaluables mediante fórmulas*, si bien tienen asignada una puntuación concreta, presentan una serie de subcriterios a los que no se les atribuye ningún tipo de puntuación ni preponderancia entre ellos, razón por la que el posible licitador no puede conocer los elementos con los que el órgano de contratación otorgará la puntuación definitiva, lo que vulnera las prescripciones del artículo 150.4 del TRLCSP.

5.- que el criterio evaluable mediante fórmulas que atribuye un 10% de la puntuación a la disponibilidad de los vehículos, otorgando más puntos a quienes ofrezcan una disponibilidad



inmediata de vehículos nuevos con preinstalación incluida a contar desde la formalización del contrato, no constituye ninguna mejora objetiva en la prestación del servicio ni es un indicador para seleccionar la oferta económicamente más ventajosa.

6.- que sobre la subrogación de personal, las cláusulas incluidas en el PCAP y PPT son contrarias a derecho, al no justificarse que el personal cuya subrogación se impone a la nueva concesionaria constituya la “dotación mínima” necesaria para poder prestar el servicio, lo que sitúa a los licitadores en una manifiesta situación de indefensión. Además, el Anexo VII del PPT remite a los licitadores a solicitar a la Administración contratante la información relativa al coste salarial y de Seguridad Social de cada trabajador individualmente considerado, lo que implica una inobservancia del artículo 75.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), acerca de que *“el órgano de contratación deberá facilitar a los licitadores, en el propio pliego o en la documentación complementaria la información sobre las condiciones de los contratos del personal al que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir la evaluación de los costes laborales que implicará tal medida”*.

**DÉCIMO.-** Con fecha 27 de octubre se recibió en este Órgano el informe emitido por el servicio encargado de la tramitación del expediente de contratación, que argumenta sobre los siguientes aspectos:

- la exigencia de unas instalaciones en el Territorio Histórico de Álava en base en criterios económicos, medioambientales y de fiabilidad de la operación, constituye - según las cláusulas del PCAP y PPT- una obligación para el adjudicatario que en modo alguno impone una obligación para los licitadores de disponer de ellas en el momento de presentación de las ofertas.
- el procedimiento de cálculo de la adscripción de los vehículos optimiza el número de vehículos necesarios para realizar todas las horas de servicio requeridas en las expediciones detalladas en los pliegos. Las cláusulas relativas a la reversión de los vehículos y a las condiciones de la compensación prevén la existencia de compensación cuando la recibida a lo largo del período concesional en concepto de amortización no alcance a cubrir la totalidad de la inversión realizada por el contratista adjudicatario para su adquisición. No existe agravio comparativo que favorezca a las empresas del Territorio alavés frente al resto de licitadores, sino que por el contrario se favorecen las oportunidades de todas las empresas indistintamente de su procedencia, ya que podrán optimizar los recursos si resultan adjudicatarios al autorizarse la utilización de los vehículos fuera del ámbito del contrato, de forma que puedan ser útiles para otros fines ajenos a la concesión licitada.
- sobre el corrector por calidad y gestión, la cláusula 34.2 y el Anexo IV del PPT recogen claramente la definición y la forma de cálculo de dicho factor, por lo que el licitador conoce y cuenta con información precisa de cuáles son los indicadores y de cómo se miden y si no se señala el concreto grado de repercusión de la aplicación de este índice es porque depende del correcto desempeño del contrato por parte del adjudicatario, al que corresponde garantizar la máxima calidad del servicio y es, por tanto, el responsable y causante de la aplicación del índice corrector de calidad.
- sobre la ponderación de los criterios de adjudicación *no evaluables mediante fórmulas*, se señala que la puntuación y definición de los criterios y subcriterios está recogida de manera que el licitador conoce perfectamente la importancia, repercusión y peso de cada apartado en base a la puntuación final.
- sobre la valoración del plazo de disponibilidad de los vehículos, se señala la potestad del órgano de contratación para establecer este criterio, en base a la necesidad de



beneficiar a los usuarios de la concesión y valorar que los vehículos estén a su disposición lo antes posible, ya que además de la preinstalación fija que han de traer todos los vehículos antes de la puesta en servicio se debe realizar la instalación definitiva del equipamiento embarcado o pupitre y las pruebas correspondientes.

- sobre la subrogación del personal, en el apartado 15 y Anexo VII del PPT se señala la dotación mínima a tener en cuenta para la futura concesión, el número de personas, el empleador, el tipo de contrato, el porcentaje de jornada y el convenio colectivo aplicable, así como que la información sobre el coste salarial y de seguridad social de cada trabajador individualmente considerado se encuentra a disposición de los licitadores, todo ello al objeto de que los licitadores tengan pleno conocimiento de las condiciones retributivas del personal afectado para poder articular y preparar su oferta económica.

### FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** El presente recurso se califica por la recurrente como RECURSO ESPECIAL EN MATERIA DE CONTRATACIÓN, al amparo de lo establecido en los artículos 40 y siguientes TRLCSP.

**SEGUNDO.-** Constituye el objeto del recurso el anuncio de licitación, el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Pliego de Prescripciones Técnicas y demás documentación contractual que rigen la contratación mediante procedimiento abierto de la “Gestión de servicio público, mediante concesión, del transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera en el Territorio Histórico de Álava. AR-03 Rioja Alavesa y AR-02 Ayala”.

El contrato de la zona AR-03 Rioja Alavesa ha sido licitado por un presupuesto en base anual de 1.073.789,00 y un plazo de ejecución de 10 años, lo que hace un presupuesto del contrato de 10.737.890,00 euros. El contrato de la zona AR-02 Ayala ha sido licitado por un presupuesto en base anual de 899.189,00 y un plazo de ejecución de 10 años, lo que hace un presupuesto del contrato de 8.991.890,00 euros. En ambos casos se prevé expresamente unos gastos de primer establecimiento superiores a 500.000 euros.

Según el artículo 40.1 del TRLCSP serán susceptibles del recurso especial en materia de contratación previo a la interposición del contencioso-administrativo, los actos relacionados en el apartado 2 de dicho precepto cuando se refieran -entre otros- a los contratos de gestión de servicios públicos en los que el presupuesto de gastos de primer establecimiento, excluido el importe del Impuesto sobre el valor Añadido, sea superior a 500.000 euros y el plazo de duración superior a cinco años. El apartado 2 de dicho artículo señala como actos recurribles, entre otros, los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación.

Se cumplen, por tanto, los requisitos exigidos en el artículo 40.1 c) y 2 a) del TRLCSP para poder considerar el acto impugnado susceptible de recurso especial en materia de contratación.

**TERCERO.-** Este Órgano Foral de Recursos Contractuales es competente para resolver el recurso, de conformidad con lo dispuesto en el art. 41 del TRLCSP y en el Decreto Foral del Consejo de Diputados 44/2010, de 28 de septiembre.

**CUARTO.-** Se ha cumplido con lo preceptuado en el artículo 44.1 del TRLCSP sobre la obligación de anunciar previamente la interposición de recurso mediante escrito especificando el acto del procedimiento que vaya a ser objeto del mismo.



**QUINTO.-** En cuanto al plazo para la interposición del recurso, el artículo 44.2.a) del TRLCSP establece que el plazo para interponer el recurso especial contra el contenido de los pliegos será el de 15 días hábiles computados a partir del día siguiente a aquél en que los pliegos fueron recibidos o puestos a disposición de los licitadores o candidatos para su conocimiento según se dispone en el art. 158 TRLCSP. Disponiéndose en el apartado c) que cuando se interponga contra el anuncio de licitación, el plazo comenzará a contarse a partir del día siguiente al de publicación.

Las discrepancias y dudas acerca de cuándo se considera que *los pliegos fueron recibidos o puestos a disposición de los licitadores o candidatos para su conocimiento* se han analizado y resuelto por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional en su Sentencia de 30 de octubre de 2013 a la que este Órgano se refirió en su Resolución 5/2014, Sentencia que expresa que cuando el acto recurrido sean los pliegos y se haya facilitado su acceso por medios electrónicos, informáticos y telemáticos, la puesta a disposición de los licitadores se produce el día de la publicación de los anuncios.

En el presente recurso, el anuncio de la convocatoria de licitación, los pliegos y demás documentación fueron publicados en el Perfil del Contratante de la página web de la Diputación el 1 de octubre de 2014, así como el anuncio en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava, fecha en la que el pliego pudo recogerse en las oficinas según se hace constar en los anuncios. El recurso se interpone ante el registro de este Órgano Administrativo el 17 de octubre de 2014, de lo que resulta que el recurso ha sido interpuesto en plazo.

**SEXTO.-** Acerca de la legitimación para recurrir, el artículo 42 del TRLCSP dispone que *“podrán interponer el correspondiente recurso especial en materia de contratación toda persona física o jurídica cuyos derechos e intereses legítimos se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados por las decisiones objeto del recurso”*.

Sobre el alcance del “interés legítimo” en el caso de terceros no licitadores –como es el supuesto que nos ocupa-, tal como se recoge en nuestra Resolución 5/2014, hay que examinar si existe realmente ese interés legítimo, interés en sentido propio, específico y cualificado, que equivale a la titularidad de una posición de ventaja o de utilidad jurídica por parte de quien ejercita la pretensión y que se materializaría, de prosperar ésta, en la obtención de un beneficio de índole material o jurídico o en la evitación de un perjuicio, con tal que la obtención de un beneficio o evitación del perjuicio sea cierta y no meramente hipotética (Acuerdo 1/2012 del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Aragón (TACPA) y Resoluciones 29, 89 y 277/2011 del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC), entre muchas).

La ahora recurrente es una Federación representativa de asociaciones profesionales de empresas dedicadas al transporte público de viajeros en sus distintas modalidades o actividades relacionadas con la misma, cualquiera que sea su ámbito territorial, así como de empresas de la expresada actividad y tiene entre sus fines *“representar, defender y coordinar (...) los derechos e intereses profesionales generales de las empresas y entidades federadas en todo cuanto se relacione con sus fines estatutarios, y, en especial, en todo cuanto afecte y se relacione con el transporte público de viajeros y sus actividades relacionadas”*, y la decisión sobre si determinadas cláusulas de los pliegos son restrictivas de la concurrencia confiere a una entidad que asume la defensa de los intereses colectivos del sector un interés legítimo y no un mero interés por la legalidad de los actos administrativos.

**SÉPTIMO.-** En cuanto al fondo del asunto, en primer lugar, la recurrente alega que la exigencia en el PPT de unas instalaciones fijas ubicadas en el Territorio Histórico de Álava restringe la concurrencia, actuando tácitamente como una barrera de protección a los actuales operadores de transporte en el Territorio Histórico de Álava, o a operadores que ya cuenten con una implantación territorial previa en dicho territorio, requisito éste, señala, contrario a las normas



de la libre concurrencia. A lo largo de su argumentación transcribe cláusulas del PCAP y PPT relativas a la obligación de disponer de unas instalaciones fijas en el Territorio Histórico de Álava, a la definición de *kilómetro de Servicio* como base de medición para el Pago por Operaciones, a la definición de bienes afectos y al incumplimiento que supone su venta o enajenación sin expresa autorización por parte de la Diputación Foral de Álava. Todo ello para concluir que “si bien corresponde al órgano de contratación delimitar, del modo que resulte más conveniente al interés público, el objeto del contrato y la concreta forma de ejecutar las prestaciones que lo conforman, no es menos cierto que tanto las exigencias de solvencia como las condiciones de ejecución no puedan implicar discriminación ni vulneración de los principios consagrados en los artículos 1 y 139 del TRLCSP”, cuestionando el beneficio que aporta para la adecuada satisfacción de las necesidades a las que responde la contratación que las instalaciones fijas deban estar exclusivamente ubicadas en el Territorio Histórico de Álava o si existe un interés general objetivo que justifique dicha territorialidad tan limitada.

En apoyo de sus argumentos, la recurrente cita una serie de Resoluciones del TACRC según las que se reconoce la proscripción de las previsiones contenidas en los pliegos que supongan el cumplimiento de ciertas condiciones de arraigo territorial. Sin embargo, de la lectura del contenido de las mismas resulta evidente su inaplicación al supuesto que nos ocupa, pues lo que las mismas vienen a señalar es que el origen, domicilio social o cualquier otro indicio de arraigo territorial de una empresa no puede ser considerado como condición de aptitud (solvencia) para contratar con el sector público. Y cuando se plantea el arraigo local como condición de ejecución del contrato las invocadas resoluciones del TACRC no ponen ninguna objeción a su establecimiento si se cumplen ciertos requisitos, requisitos a los que nos referiremos a continuación como acreditados en el asunto objeto del presente recurso especial.

Y tampoco la recurrente es ajena a esta distinción por cuanto ella misma indica que entiende que la disposición de unas instalaciones fijas ubicadas en el THA es una condición de ejecución del contrato y no un requisito de solvencia, pasando a alegar que al no resultar claro, a su parecer, el momento en el que hay que presentar el título jurídico válido acreditativo de la disponibilidad de las instalaciones, la disposición de las mismas es un requisito previo a cumplir por los eventuales licitadores antes de presentar las proposiciones dado que, además, el PPT exige unas características técnicas y administrativas muy definidas y concretas que, en su opinión, no es posible cumplir entre el momento de presentación de proposiciones y el eventual requerimiento en caso de resultar adjudicatario.

En este aspecto, este Órgano debe pronunciarse sobre dos cuestiones: una, si la citada obligatoriedad se define en los Pliegos como requisito de solvencia (obligando a todos los licitadores en el momento de presentar su oferta) o si se trata de condición de ejecución (afectando únicamente al propuesto como adjudicatario), y las implicaciones que ello tiene sobre la libre concurrencia y, la otra, si se concluye que se trata de una condición de ejecución, la razonabilidad y proporcionalidad de tal exigencia recogida en los pliegos para así determinar si, tal como se alega, se vulnera el principio básico de libertad de acceso a las licitaciones recogido en el artículo 1 TRLCSP.

Con carácter general hay señalar que -como reconoce FENEBUS- corresponde al órgano de contratación delimitar del modo que resulte más conveniente al interés público el objeto del contrato y la forma de ejecución de las prestaciones que lo conforman, pudiendo establecerse en los pliegos los requisitos de solvencia y las condiciones de ejecución que mejor garanticen el buen fin de la contratación, sin que el hecho de que puedan o no ser cumplidos por todos y cada uno de los eventuales licitadores implique “per se” discriminación ni vulneración de los principios básicos de la contratación recogidos en el TRLCSP. Y no obstante reconocerse por la recurrente que se trata de una condición de ejecución, mantiene una particular interpretación de las cláusulas del PCAP y PPT de que no está claro conocer el momento en que las



instalaciones se deben poner al servicio del contrato, lo que a su juicio muestra que se trata de un requisito previo con el que han de contar los licitadores.

No se comparten dichas apreciaciones e interpretación subjetiva y parcial, procediendo analizar si de la lectura de las cláusulas del PCAP y PPT se pueden desprender interpretaciones contradictorias por su ambigüedad u oscuridad. Por ello se pasa a reproducir lo manifestado por la recurrente acerca de las cláusulas que le llevan a entender que implícitamente se impone esta obligatoriedad de poseer las instalaciones antes de la adjudicación del contrato:

- *Anexo V del PCAP, obliga a incluir en el “Sobre B: Documentación general”, que exige señalar el domicilio social de la sociedad a constituir. Y añade que la Administración debe aclararlo, pero se entiende que su voluntad es que dicho domicilio social sea el de las mismas instalaciones sitas en el Territorio Histórico de Álava.*
- *Anexo IX del Pliego, según el cual, conforme a lo previsto en el artículo 64.2 del TRLCSP, la empresa (...) y, además, a efectos de completar la acreditación de la solvencia técnica del licitador, entre los medios materiales y personales para la ejecución, se compromete a adscribir aquéllos que se hayan exigido en el apartado Q) del cuadro de características (...).*
- *Cláusula 19 del PPT: las empresas licitadoras deberán presentar la documentación necesaria para garantizar la disponibilidad de estas instalaciones durante todo el período de concesión, caso de que fueran adjudicatarios del servicio. En particular, el contratista adjudicatario deberá proporcionar a la Diputación Foral de Álava copia del título de propiedad o del contrato de arrendamiento, en su caso”*

Por su claridad basta con leer, y no interpretar, el Anexo V -Modelo de compromiso de constitución de sociedad concesionaria- para ver que se refiere al caso concreto de empresas que concurren a la licitación agrupadas, constituyendo este documento el compromiso de constituir una persona jurídica de las contempladas en el artículo 42.1 del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres en caso de resultar adjudicatarias, que nada tiene que ver con la controversia planteada por la recurrente

Por lo que se refiere al párrafo transcrito del Anexo IX, erra la recurrente cuando deduce que el mismo, basándose en que la solicitud expresa en el PPT de un plan de mantenimiento y limpieza y de eficiencia energética y medioambiental obliga a hacer una descripción tan detallada de su superficie, infraestructura y ubicación, determina e impone la obligación de disposición previa por parte de los licitadores de dichas instalaciones.

Como advierte el servicio informante, se solicitan una serie de Planes en los que el licitador deberá enumerar y detallar las acciones a desarrollar durante la ejecución del contrato, pero no se exige en ningún momento la descripción detallada, dimensiones y ubicación a que alude la recurrente. La única mención a las instalaciones que se hace en los Planes viene recogida en el punto 4.d) del apartado Q) del Cuadro de Características relativo a la documentación del Sobre C “Requisitos Técnicos”: *Plan de mantenimiento y limpieza de las instalaciones. Incluyendo el mantenimiento de infraestructuras, maquinaria, instalaciones y equipos, así como la adecuación de las instalaciones a la normativa vigente. El plan de mantenimiento incluirá la relación de contratos de mantenimiento de las instalaciones y servicios que el contratista tiene intención de contratar de manera obligatoria y voluntaria.* De donde se observa que ni es exigido ni siquiera necesario dicho detalle, pues únicamente se requieren los procedimientos de trabajo y planificación para acometer las actividades.

Así, resulta aclaratoria, entre otras, la Resolución TACRC nº 193/2014 en la que en alusión al artículo 64 del TRLCSP se dice: *Sobre la inteligencia del precepto, este Tribunal en Resolución*





174/2012 (citada a su vez en la Resolución 189/2013) afirmó: “Esta concreción de las condiciones de solvencia que se prevé en el artículo 64 del TRLCSP no puede confundirse con la solvencia profesional o técnica contemplada en el artículo 62 del Texto Refundido. En este último artículo se contempla la solvencia como un requisito de admisión, es decir, como un requisito de carácter eliminatorio, no valorativo, en el sentido de que quienes no cumplan los requisitos exigidos en el pliego serán excluidos de la licitación. En cambio, el artículo 64 del TRLCSP sólo exige que los licitadores presenten un compromiso de adscripción a la ejecución del contrato de determinados medios materiales o personales, cuya materialización sólo debe exigirse al licitador que resulte adjudicatario del contrato. Es en este momento de la adjudicación cuando el órgano de contratación puede exigir al adjudicatario que acredite que realmente cuenta con los medios materiales o personales que se comprometió a adscribir a la ejecución del contrato”.

Y sobre la cuestión planteada por la recurrente, dicho Tribunal en Resolución nº 101/2013, establece: *Evidentemente, no cabe plantearse su exigencia (tener en cada una de las provincias donde se va a ejecutar el contrato una Delegación de Zona) como requisito de solvencia pues, de acuerdo con el artículo 74.2 del TRLCSP, la clasificación sustituye la acreditación de solvencia a través de los medios previstos en los artículos 75 y siguientes del TRLCSP. En cambio, sí sería posible plantearse su exigencia como compromiso de adscripción de medios, en los términos previstos en el artículo 64.2 del TRLCSP. (...).De acuerdo con el precepto citado, además de acreditar la solvencia o, en su caso clasificación, que determinan la idoneidad o aptitud del empresario para realizar la prestación objeto del contrato, el órgano de contratación tiene la posibilidad de exigir un plus de solvencia, mediante el establecimiento de la obligación de señalar los concretos medios personales o materiales, como podría ser en este caso “Delegación de Zona”. En definitiva este compromiso de adscripción de medios se configura, por tanto, como una obligación adicional, de proporcionar unos medios concretos, de entre aquellos que sirvieron para declarar al licitador idóneo para contratar con la Administración. En cualquier caso, el límite a la exigencia de un compromiso de adscripción de medios a la ejecución del contrato resulta de los principios de proporcionalidad, esto es relación con el objeto y el importe del contrato, así como de los principios de concurrencia, igualdad y no discriminación que rigen la contratación pública. Se trata además de una obligación cuya acreditación, de acuerdo con el artículo 151.2 del TRLCSP, corresponde sólo al licitador que haya presentado la oferta económicamente más ventajosa (...).De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la exigencia de “Delegaciones de Zona”, de resultar exigible, por cumplir con los principios de la contratación pública, sería admisible bien como compromiso de adscripción de medios -a incluir en el pliego de cláusulas administrativas particulares- o bien como condición de ejecución del contrato en el pliego de prescripciones técnicas-, siendo intrascendente el título jurídico en cuya virtud se disponga de las citadas Delegaciones.*

Aclarando definitivamente esta cuestión cabe citar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) de 27 de octubre de 2005 (asunto C-234/03) acerca de que *si bien la exigencia de tener abierta una oficina en el momento de presentación de las ofertas no vulneraba el principio de libertad de establecimiento, la obligación de disponer de ella ya en el momento de presentación de la oferta, aunque la existencia de esta oficina se pudiera considerar adecuada para garantizar la prestación correcta del contrato, era manifiestamente desproporcionada y, en cambio, no existía ningún obstáculo para establecerla como una condición que se debe cumplir durante la ejecución del contrato, siendo suficiente en fase de adjudicación el compromiso firme de tenerla.*

Por lo que se refiere a la Cláusula 19 del PPT, decir que no se entiende la cita de la misma como causa o motivo de confusión cuando expresa y claramente se dice “*caso de que fueran adjudicatarios del servicio*”.



En definitiva, no deduce ni ambigüedad ni oscuridad en los pliegos tal y como están redactados ni cabe, por tanto, posibilidad de interpretaciones contradictorias. En cualquier caso, en los propios pliegos está prevista la aclaración de las dudas que pudieran surgir a los licitadores en la lectura de los documentos contractuales, incluyendo un Anexo a tal efecto, siendo éste el canal para su aclaración en caso de duda.

En definitiva, por todo lo comentado se concluye, sin ningún esfuerzo, que no es contrario a Derecho incluir en los Pliegos, como condición de ejecución, y, por tanto, exigible únicamente al adjudicatario, el disponer de unas instalaciones fijas ubicadas en el Territorio Histórico de Álava, descartando que sea contrario a los principios de concurrencia e igualdad requeridos en la contratación pública -pues todos los licitadores se encuentran en las mismas condiciones en el momento de presentación y valoración de sus ofertas-, siempre que, como se ha advertido y se estudia a continuación, no sea contrario al principio de proporcionalidad.

Por lo que se refiere a la razonabilidad y proporcionalidad de una exigencia de arraigo territorial a los efectos de determinar si –como alega FENEBUS- se está vulnerando el principio de libertad de acceso a las licitaciones, hay que traer a colación la Resolución TACRC nº 404/2014 en la que se dirime esta misma cuestión, en la que se dice que *“si las condiciones de ejecución del contrato impuestas en un Pliego responden no a un designio arbitrario del órgano de contratación, sino a un interés general, de tal forma que pueda entenderse que mediante su establecimiento se pretenda garantizar la adecuada satisfacción de las necesidades a las que responde la contratación, su imposición resultará admisible sin que ello implique restricción ni limitación injustificada de la concurrencia”*.

Pasando al examen de si la exigencia de esta obligación responde a un interés objetivo y se encuentre justificada en el principio de necesidad y proporcionalidad para el cumplimiento adecuado del objeto del contrato, hay que señalar que en informe del servicio de contratación se expone que el conjunto de las instalaciones necesarias para la prestación del servicio, tal como se recoge en la cláusula 19 del PPT, deben cumplir con unas funcionalidades de “aparcamiento, taller, oficinas y mantenimiento”, sin que se exija que todas ellas estén ubicadas en el THA, sino que la obligación se ciñe a un mínimo de “unas instalaciones fijas” y ello con el fin de garantizar una mayor eficiencia desde el punto de vista económico, medioambiental y de fiabilidad de la operación. Que está íntimamente relacionado con el objeto del contrato asegurar la puntualidad de los servicios de inicio en cabeceras, ya que son los que regulan el cumplimiento de los horarios del resto de la jornada, y por ello se ha contemplado por el órgano de contratación como mejor opción para la consecución de ese objetivo que los aparcamientos puedan estar en las inmediaciones de los puntos de salida, a fin de evitar incidencias derivadas de una ubicación ineficiente y que pueden ser totalmente evitables (inclemencias del tiempo que provoquen retrasos –en especial nevadas y heladas, relativamente frecuentes en época invernal-, desplazamientos en vacío ineficientes económica y medioambientalmente, no cumplimiento de la obligación de respuesta inmediata frente a averías o incidencias...). En dicho informe se razona la condición objeto de análisis por la exigencia al adjudicatario en los pliegos de un servicio de atención directa al usuario, argumentando que la atención personal en unas instalaciones ubicadas fuera del territorio perjudicaría a los usuarios de las líneas alavesas, por lo que concluye que la controvertida cláusula 19 del PPT constituye un requisito de mínimos e imprescindible para la buena ejecución del contrato.

Por tanto, atendiendo a los argumentos de las partes y a la variada doctrina administrativa y jurisprudencia mencionadas, este órgano considera suficientemente justificada la obligación de establecer unas instalaciones en el Territorio Histórico de Álava por la necesidad derivada de la propia naturaleza del contrato, pensada para garantizar un mejor servicio al usuario. Se trata de la exigencia de disponer de unas instalaciones en un ámbito territorial concreto que, según las condiciones contractuales, son exigibles exclusivamente al adjudicatario y supone una condición de ejecución del contrato y no de solvencia de los licitadores, por lo que no puede



negarse la legalidad de la exigencia del requisito examinado y su relación directa con el objeto del contrato.

La lectura y examen de las condiciones contractuales permiten concluir que todos los licitadores pueden concurrir en condiciones de igualdad a la licitación. Asimismo, la necesidad de su ubicación en el THA se considera proporcional a la naturaleza del contrato y ajustado a las necesidades del mismo.

Por todo lo expuesto:

No se restringe la competencia a la licitación ni se favorece a los actuales operadores de transportes en el Territorio Histórico de Álava o a operadores que ya cuenten con una implantación territorial previa en dicho territorio.

No se vulnera el principio básico de la contratación pública de libertad de acceso a las licitaciones, ni se incumple la doctrina del TJUE mencionada en el recurso, que persigue favorecer el desarrollo de una competencia sana y efectiva entre las empresas que participan en una licitación pública e impone a tal fin que todos los licitadores dispongan de las mismas oportunidades al formular los términos de sus ofertas al igual que en el momento en que éstas se sometan a la evaluación de la entidad adjudicataria.

En consecuencia, esta alegación debe ser desestimada.

**OCTAVO.-** En segundo lugar, FENEBUS alega que los precios de licitación de estos contratos no contemplan los costes reales (inversión, amortización, financiación) en que realmente deberán incurrir las empresas para llevarlos a cabo y que el cálculo económico realizado contempla únicamente las cuantías equivalentes a los porcentajes de adscripción de los vehículos al servicio, lo que, señala, conlleva que necesariamente los concesionarios de los servicios de transporte objeto de licitación dispongan de negocios adicionales al propio contrato para asegurar la viabilidad económica del servicio. Entiende que la Administración debería compensar por la totalidad del coste de dichos vehículos (independientemente de su utilización), teniendo en cuenta, además, que los autobuses revertirán al final del contrato, sin que las empresas hayan recibido compensación durante la vida del contrato por los costes reales de los vehículos completos que se revierten (salvo en caso de la flota adscrita al 100%). Y señala que esta situación supone un grave perjuicio para los operadores y debería motivar la nulidad de los pliegos por las siguientes razones: 1ª) En el caso de vehículos no adscritos al 100%, no se compensa económicamente en su totalidad la inversión en la flota de vehículos, ya que el precio del contrato está calculado según los porcentajes teórico de adscripción; 2ª) Los vehículos revertirán a la administración al final del contrato, no estableciendo el pliego compensación alguna por la parte del “coste no adscrito”, que además no habrá sido compensado por la administración en el pago del coste de servicio; 3ª) El mecanismo de cálculo (además de carecer de lógica económica) favorece claramente a empresas ya implantadas en el territorio foral de Álava, que ya dispongan de negocio de actividades de transporte ligadas a estos contratos y que puedan hacer viable estas inversiones de flota en su “parte no adscrita”. Siendo “de facto” obligado, para asegurar el equilibrio económico y la viabilidad de las inversiones el que los licitadores dispongan de este tipo de negocios vinculados. Y concluye que esto supone una flagrante discriminación a favor de determinados licitadores cuya implantación previa en el territorio objeto de licitación les confiere una indudable ventaja competitiva, contraria a las normas de libre competencia y del mercado interior de la Unión Europea.

Pues bien, según el artículo 22 del TRLCSP: *Los entes, organismos y entidades del sector público no podrán celebrar otros contratos que aquellos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. A tal efecto, la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad*



*de su objeto y contenido para satisfacerlas, deben ser determinadas con precisión, dejando constancia de ello en la documentación preparatoria, antes de iniciar el procedimiento encaminado a su adjudicación.*

Obviamente, corresponde al poder adjudicador decidir cual es el objeto de la prestación en función de las necesidades que determina el órgano de contratación, a las que se ajustará el objeto del contrato. Ello significa que se definirá la prestación y, en consecuencia, su coste en función de las necesidades específicas para llevarla a cabo, incumpléndose -en caso contrario- el requisito de idoneidad del contrato para la satisfacción de dicha necesidad, además de suponer un despilfarro del dinero público.

En los contratos objeto del recurso se han definido la necesidad y los medios personales y materiales necesarios para su ejecución, calculándose el coste en función de esos medios concretos. Así lo refleja el informe del órgano de contratación al señalar que para el cálculo del porcentaje de adscripción de los vehículos se ha optimizado el número de vehículos mínimos para realizar todas las horas de servicio requeridas en las expediciones detalladas en los Pliegos, obteniendo así la dedicación necesaria de cada uno de los autobuses para un correcto cumplimiento de la prestación del servicio. Hay que tener en cuenta que esos horarios y expediciones forman parte del contenido del Proyecto aprobado, por lo que, salvo circunstancias imprevistas que pudieran darse a lo largo de la concesión (y que, en su caso, darían lugar a un reequilibrio), no pueden ser variados, con lo que no hay ninguna incertidumbre en ese sentido por parte del licitador que, de antemano, ya conoce qué utilización se requiere para cada vehículo de la concesión. El procedimiento de cálculo utilizado por el órgano de contratación para la adscripción de los vehículos es el siguiente:

-Vehículos de servicio:

$(N^{\circ} \text{ de turnos de trabajo a la semana}/14) * (\text{Numero de meses de trabajo}/12)$

Explicación: 1 turno se considera 1 bloque aproximado de 8 horas. Se incluyen los tiempos de toma, deje, desplazamiento a cabecera de línea, regulación y descanso. Se considera que en un día existen dos turnos de trabajo posibles (16 horas, eliminando las 8 horas de la noche, no operativas para el servicio) y en una semana, 14 turnos.

Los meses de dedicación al año son 10 (período lectivo, septiembre a junio ambos incluidos) o 12 (todo el año)

-Vehículos de reserva:

50%. Porcentaje fijo e igual para todos.

Explicación: El vehículo de reserva debe estar disponible al menos en las franjas horarias de punta. En esos momentos, no se deprecia por uso pero sí por transcurso del tiempo.

Además, en la cláusula 16.1.7 del PPT se recoge *que el contratista adjudicatario podrá utilizar los vehículos, talleres, cocheras, centros de limpieza de vehículos y otras instalaciones para realizar otros servicios no exclusivamente relacionados con la concesión siempre que así se especifique en el presente pliego o el uso no exclusivo sea autorizado por la Diputación Foral de Álava.* . Y en la cláusula 17.2 *que los vehículos adscritos a la nueva concesión podrán serlo con carácter de exclusividad o parcialmente al servicio objeto de concesión (...)* Cuando un vehículo adscrito parcialmente a la concesión realice otros servicios fuera de la misma, el concesionario deberá velar por un adecuado mantenimiento de los equipos a bordo e imagen del vehículo, sin que su uso en servicios distintos suponga el deterioro del equipamiento o la imagen asociada a la Diputación Foral de Álava. Es decir, no se está imponiendo un uso exclusivo de los vehículos a la concesión de la que hayan resultado adjudicatarios (lo que, por un lado, supondría una clara ineficiencia, ya que se tendría inutilizado un vehículo el tiempo que no está prestando servicio a la Diputación Foral de Álava, y por otro, sí se plantearía ser objeto de compensación por el cien por cien del coste del vehículo, pues no se le está permitiendo que lo utilice fuera de la concesión), sino que se les deja total libertad para que utilicen los vehículos en cualquier otra actividad, por lo que no sería coherente ni justo que la compensación anual se calculase sobre el coste total de la inversión, sin tener en cuenta el porcentaje de adscripción a



las concesiones adjudicadas, pues el concesionario estaría obteniendo una doble compensación, una porque se le abona en concepto de amortización del total de la inversión y sólo lo utiliza un tiempo en la concesión, y otra, por el uso en otra actividad y la rentabilidad que ello le puede reportar.

Sin perder de vista el requisito de idoneidad del objeto del contrato y su presupuesto, como ya se ha expuesto, el Reglamento (CE) 1370/2007 regula los aspectos esenciales de las obligaciones de servicio público que pueden imponerse a los operadores públicos o privados encargados de la prestación del transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como el régimen de compensación por la asunción de esas obligaciones de servicio público, donde, al recoger la obligación de establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, expresamente señala *de manera tal que se evite una compensación excesiva*, por lo que no parece que cuestión admisible el compensar por medios que no se están dedicando al servicio contratado.

Sobre la cuestión planteada por la recurrente acerca de que no establece el pliego compensación alguna por la parte del “coste no adscrito”, basta remitirse a la cláusula 33.4 del PPT para comprobar que dicha circunstancia se halla recogida en el pliego: *“2. Existirá compensación por reversión en el caso de bienes adscritos cuya vida útil exceda la fecha fijada para el fin de la concesión y cuya compensación recibida a lo largo del período concesional en concepto de amortización no alcance a cubrir la totalidad de la inversión realizada por el contratista adjudicatario para su adquisición. 3. La compensación por reversión se satisfará en el momento en que se produzca dicha reversión y consistirá en el abono por parte de la Diputación Foral de Álava, por sí o a través del nuevo adjudicatario si lo hubiere y así lo determinare el correspondiente Pliego, de los valores netos contables computables y pendientes de compensación por amortización a la fecha de reversión, de los bienes sujetos a la misma.*

No es admisible la alegación de una supuesta discriminación, pues como se recoge en el informe del servicio tramitador: *“el hecho de permitir la utilización de los bienes afectos a la concesión fuera del ámbito de la misma no es un agravio comparativo para las empresas del Territorio o las que deseen licitar al concurso. Esta Administración no prima a aquellas que puedan tener, o no, contratos adyacentes a este concurso, sino que permite todo lo contrario. Se autoriza la utilización de estos bienes fuera del ámbito para precisamente, favorecer las oportunidades de todas las empresas, indistintamente de su procedencia ya que una vez resultando adjudicatarias de este concurso, puedan optimizarlos de manera que puedan ser útiles para otros fines ajenos a la concesión licitada”*. Es decir, las condiciones del contrato son las mismas para todos los licitadores, independientemente de su procedencia o ubicación, planteando para todos las mismas oportunidades, no encontrando relación entre unas empresas u otras y la facilidad o dificultad para hacer el uso que consideren de los vehículos no adscritos a la concesión, siendo esto una cuestión de gestión empresarial y no de posible discriminación.

Como venimos señalando, corresponde al órgano de contratación delimitar del modo que resulte más conveniente al interés público el objeto del contrato y la forma concreta de ejecutar las prestaciones que lo conforman pudiendo, a tal efecto, establecer en los Pliegos los requisitos de solvencia y las condiciones de ejecución que mejor garanticen el buen fin de la contratación,, sin que, como se ha indicado anteriormente, el hecho de que unos eventuales licitadores puedan o no cumplirlos, implique, per se, discriminación ni vulneración de los principios básico de la contratación.

Procede, por tanto, desestimar todas las pretensiones contenidas en esta segunda alegación.

**NOVENO.-** En tercer lugar, la recurrente alega que un parámetro del pliego como el CDC (coeficiente de ajuste por calidad y gestión anual –de signo negativo- y que puede alcanzar valores de hasta el 6%) que afecta directamente a la compensación a percibir por el contratista



no ha sido establecido de modo objetivo y transparente, cuestión no compatible con el artículo 4 del Reglamento 1370 y que, por tanto, no se ajusta a derecho.

Para una mejor comprensión de la cuestión, se transcribe la forma de calcular la compensación al adjudicatario, tal como se recoge en la cláusula 26 y siguientes del PPT:

La retribución a percibir por el contratista adjudicatario consistirá en un “**Pago por Servicio**”.

En el caso de que el cómputo total de los ingresos derivados del servicio (**IS**) sean menores que el Pago por Servicio, la Diputación Foral de Álava otorgará una compensación. Se denomina “**Compensación**” a la diferencia entre el Pago por Servicio y los Ingresos del servicio.

En consecuencia, la Compensación (**C**) será:  $C = PPS - IS$

El Pago Por los Servicios (PPS) se basa en un “**Pago por Operaciones (PPO)**” y un “**Corrector (CR)**” por calidad y gestión que penaliza el Pago por Operaciones. De esta forma, el Pago por Servicio (PPS) es:  $PPS = PPO - CR + ID$

Siendo:

- **PPO**: Pago por Operaciones, que refleja los costes de operación e incluye el margen de beneficio del contratista adjudicatario.
- **CR**: corrector por calidad y gestión
- **ID**: incentivo por demanda

En el caso de las pérdidas de servicio no imputables al contratista adjudicatario, la falta de prestación de servicio no tendrá influencia en la determinación del Corrector de Calidad y Gestión (**CR**) al Pago por Servicio (**PPS**).

El Pago por Servicios Básicos (**PPS**) podrá ser objeto de correcciones en base a un Corrector por Calidad y Gestión, aplicado al mismo.

El Corrector por Calidad y Gestión (**CR**) es una penalización del Pago por Operaciones. Se aplica como un porcentaje del mismo, porcentaje cuyo valor se encuentra entre 0% y -6%. En consecuencia, el Corrector por Calidad y Gestión será:  $CR = PPO * CDC$

Siendo:

- PPO, el Pago por Operaciones, liquidado anualmente aunque se realizarán liquidaciones trimestrales a cuenta.
- CDC, el coeficiente de ajuste por calidad y gestión anual (de signo negativo).

El valor del CDC, de signo negativo, se calculará según lo descrito en el Anexo IV “Indicadores de Calidad y Gestión, y su medición”. El valor oscilará entre 0 y -0,06.

El CDC es la sumatoria de distintos Coeficientes de Correctores por Calidad y Gestión, correspondientes a los siguientes “**Indices**”, tal y como están definidos en el Anexo IV, de forma que:  $CDC_{TOTAL} = CDC_{ICH} + CDC_{IFA} + CDC_{IA} + CDC_{ICA} + CDC_{ICIP} + CDC_{ICR} + CDC_{ICPU}$

- a) Índice de Calidad Horaria (ICH)
- b) Índice de Fiabilidad de los Autobuses (IFA)
- c) Índice de Accidentabilidad (IACC)
- d) Índice de Calidad de los autobuses (ICB)
- e) Índice de Calidad de tratamiento de las Reclamaciones (ICR)
- f) Índice de Calidad Percibida por los usuarios (ICPU)

Según la recurrente en el PPT se establece que la definición del factor CR se traslada al futuro, y solo una vez comenzado el contrato, el licitador –en ese momento ya contratista- dispondrá de la información exacta sobre la forma en que se va a aplicar este factor corrector.

Según se indica en el informe del órgano de contratación a las alegaciones la información exacta de la definición, baremación y cálculo de este factor se recogen de manera objetiva y transparente en la cláusula 34.2 del PPT y su Anexo IV, por lo que no se puede considerar que el licitador desconozca o no disponga de la información exacta de cuáles son los indicadores y cómo se miden. Lo que obviamente se desconoce -continúa dicho informe-, es el grado de repercusión concreto que tendrá la aplicación de estos baremos, ya que dependerá del correcto desempeño del contrato por parte del adjudicatario, quedando explicado con antelación al grado de alcance en caso de no aplicarse el CDC, 0% sobre PPO, o el 6% sobre PPO en caso de tener



incumplimientos dentro del contrato. Este 6% como se indica más adelante, es un % máximo no acumulable con el incumplimiento de uno o más indicadores de calidad. Se expresa la aplicación de este índice corrector en la compensación dentro de la obligación de la Administración de garantizar la correcta prestación de este servicio público, advirtiendo que corresponde al concesionario la preservación de la máxima calidad en el servicio, siendo el único responsable de la aplicación directa del índice corrector de calidad y concluye que el futuro adjudicatario conoce perfectamente hasta donde se puede sancionar según la calidad de la prestación del servicio, habiéndose aportado en la documentación publicada la definición de los índices, el método y periodicidad de medición.

Según lo previsto en el Anexo VI del PPT, para cada uno de los indicadores se recoge su definición, método de medición, periodicidad de la toma de datos y otras aclaraciones, junto con los subíndices que lo componen y su descripción detallada, valores mínimo y objetivo, peso y las penalizaciones asociadas a cada indicador, que va de 0% a 6% (en negativo) y se describe la fórmula para obtener el valor concreto de penalización de la siguiente manera: *Al valor mínimo obtenido para un determinado índice le corresponde el valor máximo del coeficiente de penalización (máxima penalización en valores absolutos) y al valor objetivo del índice en cuestión le corresponda un coeficiente de penalización 0. Se utilizarán rectas de interpolación lineal para el cálculo del coeficiente de penalización correspondiente a valores entre el mínimo y el objetivo dados para cada indicador, salvo en el caso del coeficiente de entrega de informes. En el caso de índices compuestos de dos o más subíndices (calidad horaria y calidad del autobús) el coeficiente correspondiente se obtendrá por agregación discreta de los valores correspondientes a los subíndices, que se calcularán por el mismo método (de mínimo a cero e interpolación lineal).*

Y respecto del *Índice de Fiabilidad de los Autobuses* e *Índice de Accidentalidad*, si bien se recoge toda la información y parámetros señalados en el párrafo anterior, en los *Valores mínimos* y *Valores objetivo* figura “*A determinar*”.

Sin embargo, esta circunstancia hay que ponerla en relación con el resto de información incluida en la misma cláusula, según la cual : *Los valores mínimos y objetivos para el Índice de Fiabilidad de los Autobuses y el Índice de Accidentalidad se expresan en **km de servicio por avería** y en **accidentes cada 10 km de servicio** respectivamente. Para esta definición se considerará como avería cualquier fallo mecánico/eléctrico del vehículo o de los elementos en el embarcados (SAE, etc.) incluida la billética, tanto expendedoras como canceladoras o cualquier equipación propia del servicio de cancelación y distribución de títulos de transporte a bordo. Se computará como una única avería al fallo continuado en una misma componente a lo largo de una hora si no se ha ejercido acción correctiva sobre el mismo. En el caso de no corregirse, se computará como una nueva avería por cada hora que pase. Como ya se ha dicho con anterioridad, la Diputación Foral de Álava, se reserva el derecho a redefinir el concepto de avería al principio de la concesión y variar así los valores establecidos. Aun así, en el caso de estos dos indicadores, y para evaluar la correcta aplicación de su definición, la Diputación Foral de Álava podrá decidir no aplicar la corrección correspondiente a estos dos indicadores en el primer año de concesión, tomándose este primer año como periodo de referencia para establecer unos valores adecuados y empezándose a aplicar la corrección en el segundo año.*

En consecuencia, ni existe indeterminación ni se ha definido el parámetro cuestionado de modo no objetivo ni transparente, pues según dicho informe sólo será aplicable en caso de una deficiente calidad en la prestación del servicio, responsabilidad exclusiva del adjudicatario y que con una gestión diligente no se aplicará penalidad alguna. No hay que olvidar que el servicio objeto del contrato es competencia de la Diputación Foral de Álava y, como servicio público, es su principal interés que se preste con estricta sujeción a las características establecidas, entre las que se encuentra la calidad del servicio, debiéndose realizar el servicio de acuerdo con criterios óptimos de calidad. A tal efecto, el PPT establece el mecanismo de



seguimiento y control de la gestión del servicio basado en criterios de calidad y gestión (entre todos los demás) y sus indicadores asociados. El adjudicatario está obligado a alcanzar los niveles óptimos (nivel objetivo) de estos indicadores, siendo penalizado en caso de que la gestión sea deficiente y el grado de cumplimiento de estos indicadores sea inferior al óptimo, estando pensado para que una gestión diligente y responsable por parte del concesionario suponga el cumplimiento de los objetivos marcados por la Administración y no sea objeto de penalización.

Por todo lo expuesto, cabe concluir que el licitador dispone de toda la información necesaria para conocer el contenido y forma de cálculo de los indicadores objeto de penalización en caso de incumplimiento de los valores concretos establecidos en el PPT y no se aprecia incumplimiento del artículo 4.1 del Reglamento (CE) 1370/2007 que argumenta la recurrente que se está incumpliendo y que establece las reglas generales de los contratos de servicio público, a saber: a) definir claramente las obligaciones de servicio público que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios correspondientes; b) establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente: i) los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, ii) la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos, de manera tal que se evite una compensación excesiva y, c) definir las modalidades de distribución de los costes derivados de la prestación de los servicios. Estos costes podrán incluir en particular los de personal, energía, gastos de infraestructura, mantenimiento y reparación de los vehículos de transporte público, del material rodante y de las instalaciones necesarias para el funcionamiento de los servicios de transporte de viajeros, y los costes fijos y una remuneración apropiada de los capitales propios.

Cumplidas las exigencias legales citadas, procede desestimar esta alegación.

**DÉCIMO.-** En cuarto lugar, se alega que si bien los criterios de adjudicación establecidos en el apartado U) del Cuadro de Características como *no evaluables mediante fórmulas* tienen asignada una puntuación concreta, a los subcriterios definidos en cada criterio no se les atribuye ningún tipo de puntuación ni de preponderancia entre ellos, razón por la cual el oferente no puede conocer los elementos a través de los cuales el órgano de contratación otorgará la puntuación definitiva. Sustenta dicha argumentación en la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de junio de 2012, que transcribe.

Sin embargo, dicha Sentencia no resulta aplicable al supuesto que nos ocupa pues se refiere a la motivación en la adjudicación y no a la posibilidad de establecer subcriterios sin indicar subponderación dentro de unos criterios con una puntuación asignada y conocida.

La recurrente concluye que los criterios de adjudicación no evaluables mediante fórmulas vulneran las prescripciones del artículo 150.4 TRLCSP, que obligan al órgano de contratación a precisar la ponderación relativa atribuida a cada uno de los criterios y subcriterios, aunque sea fijando una banda de valores con una amplitud adecuada.

No se puede pasar por alto la “aportación personal” de la recurrente a la literalidad del citado artículo, más allá de lo regulado en el mismo, pues éste dispone que *cuando se tome en consideración más de un criterio, deberá precisarse la ponderación relativa atribuida a cada uno de ellos, que podrá expresarse fijando una banda de valores con una amplitud adecuada (...)*. Nótese que no se menciona en ningún momento el término subcriterios.

Para mayor claridad, se reproduce el apartado U) que hace referencia a los Criterios No Evaluables Mediante Fórmulas:

1. **Plan de explotación del servicio:** 13,5 puntos.  
Definición de la explotación  
Tráfico y Operación





- Gestión de nombramientos  
Herramientas de planificación  
Planes de contingencia
2. **Plan de Transición:** 2,5 puntos.
  3. **Seguimiento de la gestión:** 13,5 puntos.  
Información y atención a la persona usuaria del servicio a prestar.  
Plan de Informes de gestión, explotación de resultados y periodicidad.  
Plan de Inspección y autocontrol.
  4. **Medios mecánicos y de mantenimiento vinculados a la prestación del servicio:** 10 puntos.  
Plan de Flota.  
Plan de Seguridad y mantenimiento de vehículos.  
Plan de limpieza de los vehículos.  
Plan de mantenimiento y limpieza de las instalaciones.
  5. **Organización de medios humanos para el desarrollo del servicio:** 7,5 puntos  
Plan estratégico de gestión de personal.  
Plan de Seguridad.
  6. **Plan de actuación asociado a la eficiencia energética y al medio ambiente:** 3 puntos

Dichos criterios se ajustan a lo establecido en el artículo 150.1 del TRLCSP, según el cual *para la valoración de las proposiciones y determinación de la oferta económicamente más ventajosa deberá atenderse a criterios directamente vinculados al objeto del contrato (...).*

Como ha señalado TACRC en numerosas ocasiones, por todas en la Resolución nº 389/2014, el objetivo que persigue la exigencia legal de establecer en los Pliegos los criterios de valoración aplicables y su forma de ponderación no es otro que el de garantizar la objetividad de la Administración en la selección del contratista, así como la igualdad de trato entre los licitadores y la transparencia del procedimiento. Por ello, los criterios de valoración y sus coeficientes de ponderación deben establecerse con claridad en los Pliegos de manera que sean conocidos por los licitadores, sin que puedan generar desigualdad y falta de transparencia en la presentación y posterior valoración de las ofertas. (...) *En este sentido, se concretó que 'la previa concreción de las mejoras es un requisito esencial pues como ha recordado la Sentencia del TJUE de 24 de noviembre de 2008, asunto Alexandroupulis, una entidad adjudicadora, en su competencia de valoración de ofertas en un procedimiento de licitación, no puede fijar a posteriori coeficientes de ponderación, ni aplicar reglas de ponderación o subcriterios de adjudicación (...), sin que se hayan puesto previamente en conocimiento de los licitadores' (...)* Y se añade en la Resolución 304/2014, de 11 de abril, en referencia a la citada sentencia del TJUE de 24 de enero de 2008, lo siguiente: *"Ello no obstante, la propia sentencia deja a salvo la doctrina que el propio Tribunal mantuvo en STJUE de 24 de noviembre de 2005 en el asunto C 331/04 (ATI EAC y Viaggi di Maio), cuyo apartado 32 dispone: '32 En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales que los artículos 36 de la Directiva 92/50 y 34 de la Directiva 93/38 deben interpretarse en el sentido de que el Derecho comunitario no se opone a que una mesa de contratación atribuya un peso específico a elementos secundarios de un criterio de adjudicación establecidos con antelación, procediendo a distribuir entre dichos elementos secundarios el número de puntos que la entidad adjudicadora previo para el criterio en cuestión en el momento en que elaboró el pliego de condiciones o el anuncio de licitación, siempre que tal decisión: — no modifique los criterios de adjudicación del contrato definidos en el pliego de condiciones; — no contenga elementos que, de haber sido conocidos en el momento de la preparación de las ofertas, habrían podido influir en tal preparación; — no haya sido adoptada teniendo en cuenta elementos que pudieran tener efecto discriminatorio en perjuicio de alguno de los licitadores'."* (...). En la STJUE de 24 de noviembre de 2005 (As. ATI EAC), tanto los criterios de adjudicación como sus coeficientes de ponderación y los subcriterios de aquéllos estaban previamente fijados en el pliego de condiciones, estableciendo la Mesa *a posteriori* sólo los coeficientes de ponderación de los subcriterios.



La alegación presentada no se sustenta, porque tanto los criterios y sus coeficientes como los subcriterios son conocidos por los licitadores al tiempo de presentar sus ofertas; también son conocidos en el mismo momento los distintos aspectos que en cada criterio y subcriterio van a ser objeto de valoración, pues dichos extremos se recogen expresamente en el apartado Q) Cuadro de Características y en el PCAP. Por lo tanto, no se aprecia vulneración de los principios de publicidad, igualdad de trato y transparencia.

A la vista de lo anterior, esta alegación debe ser desestimada.

**UNDÉCIMO.-** En quinto lugar, se alega que en el apartado U) del Cuadro de Características, dentro de los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas, se atribuye en 10% de la puntuación a la disponibilidad de los vehículos, otorgando más puntos a quienes ofrezcan una disponibilidad inmediata de vehículos nuevos con preinstalación incluida a contar desde la formalización del contrato, y se considera que la asignación de un mayor número de puntos basada en la fecha de firma del contrato no supone ninguna mejora objetiva en la prestación del servicio y que no está justificado que se otorgue más o menos puntuación en función de que se ponga la flota a disposición antes de la prestación efectiva del objeto del contrato.

Hay que puntualizar que no es exacta la fecha de referencia para la puesta a disposición que menciona la recurrente, ya que ésta es de dos semanas después de la fecha de formalización del contrato. Dicho criterio se define de la siguiente forma:

**Disponibilidad de los vehículos: 10%**

Tal como se establece en los pliegos, los nuevos vehículos con su preinstalación incluida deberán ponerse a disposición del servicio en un plazo máximo de 5 meses desde la formalización del contrato (excepto los de reserva según anexo II del PPT).

Se puntuará la puesta a disposición en un plazo inferior de la manera que se detalla a continuación a contar desde dos semanas después de la formalización del contrato (fecha A)

- 10 puntos para una disponibilidad inmediata (fecha A) .
- 8 puntos para una puesta a disposición pasado un mes desde la fecha A.
- 6 puntos para una puesta a disposición pasados dos meses desde la fecha A.
- 4 puntos para una puesta a disposición pasados tres meses desde la fecha A.
- 2 puntos para una puesta a disposición pasados cuatro meses desde la fecha A.

Según señala el informe del órgano de contratación este criterio se ha establecido basándose en la necesidad de la Administración de beneficiar a los usuarios de la concesión y poder disponer de los vehículos lo antes posible, ya que, además de la preinstalación fija que han de traer consigo instalada los vehículos, los servicios técnicos de la Diputación los requieren para realizar la instalación definitiva del equipamiento embarcado o pupitre, y para la realización de las pruebas pertinentes antes de la puesta en marcha del servicio, momento en el cual se firmará el acta de inicio del mismo.

Partiendo del hecho de que la recurrente reconoce que “no discute esta parte el beneficio que para el servicio supone que el mismo se preste lo antes posible con material móvil nuevo...”, para este Órgano no existe arbitrariedad ni falta de proporcionalidad en el establecimiento de este criterio.

Por lo que esta alegación debe ser desestimada

**DUODÉCIMO.-** Por último, se alega que tal como está estipulada en los pliegos la cuestión de la subrogación del personal infringe lo previsto en la LOTT. Transcribe los artículos 75.4 y apartados g) y h) del artículo 73.2 de la LOTT para concluir que, si bien en el PCAP y PPT se impone a la adjudicataria la obligación de incorporar a su plantilla el personal procedente de la anterior concesión, no se justifica que ese personal constituya la “dotación mínima” necesaria para poder prestar el servicio, dato que, según los artículos mencionados, debe ser incluido en



los pliegos, lo que, a su entender, sitúa a los licitadores en una manifiesta situación de indefensión, al imponerse una subrogación de personal cuya concordancia con la dotación mínima exigida por el concreto contrato licitado no se justifica en modo alguno.

Según el informe del órgano de contratación, si bien no aparece el dato con esa denominación concreta, la dotación mínima resulta y se deriva fácilmente del resto de datos e información incluidos en el PPT y sus anexos. Y concretamente, en el Anexo VIII del PPT se recoge que *la imputación de costes que se ha realizado ha sido la siguiente: i. Costes de Conductor: se han tomado los costes totales medios del personal subrogado, estableciendo los excedentes y calculando el coste de personal realmente necesario a partir de una simple regla de tres entre las jornadas completas subrogadas y las necesarias para realizar el servicio.* En el punto 3.3 del mismo anexo se indica que los cálculos se han realizado sobre la hipótesis de inicio el 1 de enero de 2015 y con un índice de actualización para 2015 del 1%. Además, en la “Tabla 6. Estructura de costes y precio por km” se refleja el coste de personal de conducción y en el Anexo VII, junto con la información complementaria, se facilitan los costes del personal subrogado con el detalle del porcentaje de jornada individual.

A partir de estos datos se puede obtener claramente el dato de dotación mínima, pues sólo sería necesario hacer una regla de tres entre el coste del personal subrogado (teniendo en cuenta su dedicación) y el coste de personal de conducción que aparece en la memoria económica. Así, el dato para cada una de las concesiones sería:

AR-02 Ayala

Coste personal conducción	$543.264,99/1,01 = 537.886,13$ euros
Personal subrogado	11 personas equivalentes a 10,15 jornadas
Coste personal subrogado	451.202,07 euros
Dotación mínima deducida	$537.886,13 * 10,15 / 451.202,07 = 12,10$ jornadas 100% dedicación

AR-03 Rioja Alavesa

Coste personal conducción	$703.894,18/1,01 = 696.924,93$ euros
Personal subrogado	17 personas equivalentes a 16,25 jornadas
Coste personal subrogado	564.045,82
Dotación mínima deducida	$696.924,93 * 16,25 / 564.045,82 = 20,08$ jornadas 100% dedicación

De todo lo expuesto, este Órgano concluye que la falta de concreción puntual de la *dotación mínima* puede integrarse sin dificultad de los datos recogidos en los pliegos, en la forma arriba señalada.

El personal descrito en el Anexo VII y documentación complementaria se corresponde con los conductores que anteriormente con dedicación predominante vienen prestando estos servicios, a los que afecta la obligación de subrogación. Como se aprecia con dicho personal no se llegan a cubrir las necesidades mínimas de personal necesario para la prestación del servicio. En todo momento se está ante una subrogación conforme con lo previsto en la LOTT.

Como segunda cuestión en esta alegación, la recurrente achaca incumplimiento del artículo 75.4 de la LOTT acerca de que *“el órgano de contratación deberá facilitar a los licitadores, en el propio pliego o en la documentación complementaria, la información sobre las condiciones de los contratos del personal al que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir la evaluación de los costes laborales que implicará tal medida”*.

Procede desestimar dicha alegación porque en el Anexo VII del PPT- conforme a los artículos 30 y 15 del PCAP y del PPT, respectivamente- se expresa la relación del personal de conducción subrogable a 30 de junio de 2014, indicando que será actualizada a la fecha de adjudicación del contrato en los términos y condiciones fijados en los términos indicados en los



presentes pliegos (...). La relación de personal no incluye la información relativa al coste salarial y de Seguridad Social de cada trabajador individualmente considerado con la finalidad de dar cumplimiento a las obligaciones previstas por la normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter personal. Para que los licitadores tengan pleno conocimiento de las condiciones retributivas y de costes del personal indicado en esta relación de personal de cara a la preparación de su oferta económica, la Diputación Foral de Álava pone a su disposición una relación de personal con indicación del salario bruto anual para el año 2013 (agregado y desglosado en atención a los distintos conceptos salariales, conceptos extrasalariales, mejoras de las prestaciones de Seguridad Social, tales como, complementos a la prestación de Incapacidad Temporal, complementos salariales abonados durante la situación de Incapacidad Temporal que se abonan a cada trabajador) y del coste de Seguridad Social a cargo de la empresa correspondiente a dicho año, desglosado por trabajador y el coste salarial y de Seguridad Social a cargo de la empresa previsto para el año 2014, desglosado por trabajador. Esta documentación complementaria se encuentra a disposición de los licitadores, para su consulta, en el Servicio de Transporte de Viajeros de la Dirección de Obras Públicas y Transportes (Plaza de la Provincia s/n). Los licitadores que accedan a esta documentación no podrán hacer uso de su contenido con una finalidad distinta de la preparación y presentación de la oferta para el presente procedimiento de licitación. A tal efecto suscribirán el correspondiente acuerdo de confidencialidad, en el que los mismos se comprometerán a la destrucción de dicha información adicional puesta a su disposición.

Por último, en lo relativo al apartado 5 del Anexo VII del PPT (*la documentación e información que proporciona la DFA en relación con las condiciones laborales (..) ha sido facilitada (...) por las sociedades concesionarias salientes (...) y, en consecuencia, no refleja postura alguna de la DFA*) a la que se refiere la recurrente como contraria a derecho, procede indicar que dicho apartado resulta plenamente ajustado a la normativa contenida en el artículo 120 del TRLCSP, relativo a la información sobre las condiciones de subrogación en contratos de trabajo, al señalar que: *“la empresa que viniese efectuando la prestación objeto del contrato a adjudicar y que tenga la condición de empleadora de los trabajadores afectados estará obligada a proporcionar la referida información al órgano de contratación, a requerimiento de éste”*. Lógicamente esta información sólo puede venir de la empresa que venía realizando la prestación, puesto que se trata de datos relativos a una relación jurídica de ámbito exclusivamente laboral entre la empresa y sus trabajadores, ajena a la Administración, escapando del ámbito administrativo la regulación de extremos pertenecientes a relaciones de carácter laboral que medien entre el adjudicatario y los trabajadores a su servicio, por lo que no se estima esta alegación.

De los propios términos de las cláusulas y preceptos expuestos se concluye la improcedencia de las alegaciones de la recurrente y la consiguiente desestimación de las mismas.

Al quedar suficientemente acreditado que en el procedimiento se han seguido los trámites procedimentales exigidos por la normativa aplicable y se han aplicado adecuadamente los principios que rigen la contratación pública procede desestimar el recurso especial interpuesto por FENEBUS.

Vistos los preceptos legales que resultan de aplicación.

Por lo anteriormente expuesto, este Órgano Administrativo Foral de Recursos Contractuales emite la siguiente

## **RESOLUCIÓN**

**PRIMERO.-** Desestimar el recurso especial interpuesto por D. J.J.C.P., en representación de FENEBUS contra el anuncio de licitación mediante procedimiento abierto para la contratación



de la “Gestión de servicio público, mediante concesión, del transporte interurbano regular de uso general de viajeros por carretera en el Territorio Histórico de Álava. AR-03 Rioja Alavesa y AR-02 Ayala” y el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Pliego de Prescripciones Técnicas y demás documentación contractual.

**SEGUNDO.-** Levantar la suspensión de la tramitación del expediente de contratación acordada en la Resolución de este Órgano Administrativo Foral de Recursos Contractuales N° 10/2014, de 22 de octubre de 2014.

**TERCERO.-** Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 47.5 del TRLCSP.

Esta resolución es definitiva en vía administrativa y contra la misma podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de acuerdo con lo previsto en los artículos 10.1.k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

M<sup>a</sup> Isabel Arceredillo Zaldúa

M<sup>a</sup> Jesús Iturriaga Sáez

Estíbaliz Ruiz de Eguino  
Gamarra Mayor

Presidenta

Vocal

Secretaria