



**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE  
CONTRATOS PÚBLICOS DE NAVARRA**

Yanguas y Miranda, 27 -2º

31003 PAMPLONA

Tfnos. 848 42 29 72 – 82

Fax 848 42 29 68 – 78

E-mail: tribunal.contratos@navarra.es

Exptes.: R-38, 40 y 42/2013

ACUERDO 49/2013 de 17 de diciembre, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra, por el que se desestiman las reclamaciones 38/2013, 40/2013 y 42/2013 interpuestas frente a la licitación del contrato de los servicios de transporte escolar con vehículos de más de nueve plazas a realizar durante el Curso Escolar 2013-14, convocado por el Departamento de Educación del Gobierno de Navarra, respectivamente por don C.Y.L, en representación de la empresa “Compañía Navarra de Autobuses, S.A.” (R 38/2013), por don Á.E.D.C, en representación de la UTE “Autobuses Jiménez, S.L., Juan Pablo Aranda & Asociados, S.L.” “UTE Bloque Sur” (R 40/2013), y por don J.I.J.D, en representación de la mercantil “LOGROZA, S.L.” (R 42/2013).

#### ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- La Resolución 838/2013, de 23 de octubre, del Director General de Recursos Educativos aprobó el expediente de contratación de los servicios de transporte escolar con vehículos de más de nueve plazas para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de agosto de 2014, del Curso Escolar 2013-2014 y ordenó iniciar la licitación por el procedimiento abierto superior al umbral comunitario. El anuncio de licitación se publicó el 24 de octubre de 2013. El plazo de presentación de ofertas finalizó el día 8 de diciembre de 2013.

SEGUNDO.- El día 31 de octubre de 2013 don C.Y.L, en representación de la empresa “Compañía Navarra de Autobuses, S.A.” interpuso reclamación frente a dicha licitación.

En su escrito, el reclamante solicitaba la declaración de nulidad del procedimiento y, en particular, de las cláusulas 5, 6 y 8 del pliego de cláusulas administrativas particulares y, además, la adopción de la medida cautelar de suspensión del procedimiento de licitación en tanto se resuelva sobre el contenido de la reclamación.

Este Tribunal acordó la admisión a trámite de dicha reclamación mediante Acuerdo 39/2013, de 13 de noviembre (expediente R 38/2013) y desestimó, asimismo, la solicitud de medida cautelar formulada por el interesado.

“Compañía Navarra de Autobuses, S.A” considera que tanto los requisitos de solvencia como los criterios de adjudicación vulneran las normas de concurrencia y los principios rectores de la contratación pública.

Según las reclamantes la vulneración de estos principios proviene, primeramente, por no ajustarse los requisitos de solvencia a las obligaciones de que ésta sea ajustada y proporcionada al objeto del contrato.

Concreta la inadecuación del siguiente criterio de solvencia técnica contenido en el apartado 5.2.b) del condicionado: *“relación de los vehículos de que dispone el licitador, especificando de cada uno de ellos, su matrícula, y el personal y conductores, con que cuenta el licitador o los licitadores en participación conjunta. Teniendo siempre presente de que no podrán utilizarse en la prestación del objeto de este contrato, y en consecuencia con lo anterior, no podrán figurar en esta relación, vehículos que no cuenten con la documentación necesaria y obligatoria para poder circular por la red de carreteras de la Comunidad Foral de Navarra”*.

Indica que el artículo 14.2.h) de la Ley Foral 6/2006 de 9 de junio, de Contratos Públicos, - en adelante LFCP - exige para la fase de licitación únicamente una declaración responsable de los medios materiales que dispondrá el contratista sin concretar si éstos se exigirán solo al adjudicatario y si podrán asignarse medios distintos

durante la ejecución. Continúa afirmando que la previsión mencionada en el condicionado está claramente desproporcionada.

Critica que en el sobre nº 2 se exija como requisito: “2º) *Compromiso firmado y sellado por el licitador de que solo utilizará vehículos con una antigüedad no superior a 10 años contados a partir de su primera matriculación y que no han superado la cifra de 750.000 Kilómetros, a la fecha de finalización de la presentación de la instancia de participación en la licitación de este expediente de contratación*”

Afirma que este requisito nunca ha sido exigido ni en licitaciones anteriores de la Comunidad Foral de Navarra ni en otras similares. Considera que el hecho de “*que el vehículo a utilizar no haya alcanzado una determinada cifra de kilometraje no es un factor que defina, siquiera, que presuponga ni una mejora, en general, en la calidad en el servicio ni en la seguridad ni en la eficiencia del mismo.*”

Afirma que “*la normativa y las administraciones competentes disponen de fórmulas y mecanismos para garantizar el otorgamiento de las preceptivas autorizaciones de transporte regular de uso especial de escolares por carretera únicamente a los vehículos que cumplen los requisitos del RD 443/2001.*”

Considera que con ello “*se introduce, de esta forma y en nuestra opinión, un criterio de valoración que desincentiva la eficiencia y la productividad de las empresas candidatas en el uso de sus medios productivos y que resulta, en opinión de esta parte, absolutamente inadecuado, innecesario y desproporcionado en cuanto a puntuación otorgada, teniendo en cuenta las características de prestación del servicio de que estamos hablando (servicios escolares que, en cómputo de curso escolar, recorrerán, además, un número limitado de kilómetros, como consecuencia de la configuración de los lotes incluidos en el PCAP).*”

Concluye que “*... debe anularse y eliminarse del PCA cualquier referencia que se contenga al kilometraje recorrido de los vehículos como requisito o criterio de valoración, como ya requería el Acuerdo 18/2013 ...*”

Relacionado con lo anterior, afirma la ilegalidad del siguiente criterio de adjudicación :*“1 - Compromiso de no utilizar vehículos con una antigüedad mayor de 10 años y que no hayan alcanzado la cifra de 750.000 Km.: 10 puntos.” .. “La puntuación se asignará exclusivamente a la oferta que presente el compromiso de que los vehículos que asigna a la prestación de este contrato disponen de una antigüedad de 10 años o inferior y un número de kilómetros recorridos que no superan la cifra de 750.000 kilómetros a la fecha de presentación de las instancias de participación en la licitación.”*

Afirma sobre él que *“ambos aspectos continúan valorándose en este Pliego de forma conjunta y acumulativa, de forma que los mismos 10 puntos obtendrán quienes asuman el compromiso y vayan a aportar todos los vehículos nuevos y sin kilómetros recorridos, que quienes asuman el compromiso y aporten vehículos de 9 años y con 740.000 kilómetros en su cuentakilómetros”*.

Critica que *“no existen tampoco en el PCA fórmulas de atribución de puntos intermedias.”* Recuerda que este criterio de valoración conjunta de ambos aspectos (antigüedad unida inexorablemente a kilómetros recorridos) y la ausencia de valoraciones intermedias ya fue también anulado por el Acuerdo 18/2013 en su Fundamento de Derecho Quinto.

Se refiere también a los siguientes criterios de adjudicación: *“2 - Compromiso de que los vehículos asignados a la prestación del lote disponen de cinturones de seguridad: 7 puntos” “ 3 - Compromiso de utilización de neumáticos para el hielo y la nieve en todos los vehículos asignados a la prestación del lote: 3 puntos.”* Sobre ellos manifiesta que la falta de ponderaciones medias hace necesario anular el criterio, criticando la imposibilidad de asumir compromisos parciales respecto la flota a aportar.

Afirma que respecto del pliego inicial anulado por este Tribunal el nuevo condicionado introduce la exigencia de un nuevo compromiso: *“Compromiso firmado y sellado por el licitador de que si resulta adjudicatario, mantendrá durante todo el*

*periodo de ejecución del contrato los mismos vehículos, conductores y cuidadores adscritos a cada uno de los trayectos de las rutas de/lote adjudicado". Considera dicho compromiso carente de objetividad e insiste en que el propio condicionado permite su excepción; reputándolo como carente de relación alguna entre esta condición de ejecución del contrato y la mayor eficiencia y calidad en la prestación del servicio de transporte escolar. Considera que desincentiva la eficiencia y la productividad. concluyendo que le resulta "absolutamente inadecuado, innecesario y desproporcionado".*

TERCERO.- El día 2 de noviembre de 2013, por don Á.E.D.C, en representación de la UTE "Autobuses Jiménez, S.L., Juan Pablo Aranda & Asociados, S.L." "UTE Bloque Sur", interpone reclamación frente a la misma licitación.

Este Tribunal acordó la admisión a trámite de dicha reclamación mediante Acuerdo 40/2013, de 15 de noviembre (expediente R 40/2013).

"UTE Bloque Sur" considera que las normas de valoración de ofertas no son equitativas y favorecen a unas empresas frente a otras y *"se vuelven a cometer errores de valoración que ya han sido declarados improcedentes en el Acuerdo 18/2013 de eEse Tribunal y que dieron origen a la anulación de la Licitación anterior de 14 de junio."*

Afirma que dicho Acuerdo no ha sido recurrido por el Departamento de Educación, y *"a todos los efectos, su contenido y recomendaciones han de considerarse firmes."*

Considera que el *" el nuevo PCAP mantiene idéntico criterio en lo que se refiere a antigüedad de vehículos y presencia de cinturones manteniendo como únicos valores posibles los de 0 o 10 desoyendo las indicaciones del TACPN, sin que sirva para cumplir con los requisitos de este el haber agrupado los criterios de seguridad en un único apartado, pues una mera ordenación formal no resuelve en absoluto el fondo del*

*asunto planteado por el TACPN, limitándose a un mero maquillaje de las cifras que en ningún caso puede considerarse que cumpla con los criterios exigidos para cumplir las condiciones impuestas por el acuerdo del TACPN.”*

Sobre el criterio *“compromiso sobre la utilización de neumáticos para hielo y nieve en todos los vehículos asignados a la prestación del lote”* afirma que no se hace distinción para los diferentes lotes en que pueden existir circunstancias climatológicas diversas (pone como ejemplo el lote 10 – Tudela – del que afirma que nunca ha sido interrumpido por esta razón el servicio). Considera que este requisito no tendría que haber sido un criterio de valoración sino *“una condición inexcusable”*. Detalla que *“si se quisiera valorar, habrían de establecerse unas fechas de montaje obligatorio en todos los autobuses ofertados con estos neumáticos y estas podrían coincidir con el inicio y fin de la campaña invernal que fije el Departamento de Obras Públicas para cada una de las zonas geográficas donde vayan a realizar el transporte escolar. Solo fijando las circunstancias podría ser valorable.- La ambigüedad, sin duda, creará desequilibrio en las ofertas y eso vulnera la Ley.”*

Cuestiona en el mismo sentido que la reclamación anterior el empleo del criterio de adjudicación *“Compromiso de no utilizar vehículos con una antigüedad mayor de 10 años y que no hayan alcanzado la cifra de 750.000 km.”* y lo justifica en la imposibilidad de acreditar con certeza el número de kilómetros recorridos.

CUARTO.- El día 6 de noviembre de 2013 don J.I.J.D, en representación de la mercantil “LOGROZA, S.L.” (R 42/2013) presenta reclamación frente a la precitada licitación.

Este Tribunal acordó la inadmisión de dicha reclamación mediante Acuerdo 42/2013, de 15 de noviembre, dictando un acuerdo revocatorio del mismo, el Acuerdo 44/2013, de 27 de noviembre de 2013 que la admitió.

“LOGROZA S.L.” (expediente R 42/2013). afirma que el pliego de la nueva licitación si bien *“ha sido modificado para respetar alguno de los pronunciamientos del*

*Acuerdo 18/2013, sin embargo, mantiene determinadas cláusulas que infringen el contenido del mismo y, en consecuencia, vulneran los principios de igualdad en la valoración técnica de los licitadores, de transparencia y de libertad de concurrencia.”*

Reitera la firmeza del Acuerdo 18/2013 de este Tribunal. Considera que *“al no ser el mismo objeto de recurso ante la jurisdicción contencioso-administrativa por parte del Departamento de Educación que se mostró, por tanto, conforme con su contenido y aceptó los pronunciamientos de este Tribunal.”*

Afirma que el artículo 14 de la LFCP menciona expresamente que la solvencia técnica podrá acreditarse mediante una *“Declaración sobre la maquinaria, el material y el equipo técnico ...”*, sin que dicho artículo permita que se pueda dar más información sobre características, antigüedad ... de los medios. Señala el recurrente que *“se trata de una declaración de los vehículos que se poseen, cuestión ésta que en el ámbito del transporte de viajeros se acredita con la denominada tarjeta de transporte donde se hacen constar el número de vehículos de que dispone una empresa transportista.”*

Afirma que *“ la obligación de incluir en dicha relación del Sobre nº 1 el dato de la matrícula, unida a ciertas manifestaciones que se contienen a lo largo de todo el Pliego hacen sospechar que el órgano de contratación pretende vincular a los licitadores a que los vehículos incluidos en dicha relación del sobre nº 1 sean los que posteriormente se asignen a la ejecución de los expedientes o lotes a los que licite y de los que pueda resultar adjudicatario, lo que volvería a conculcar la prohibición de confusión de fases del procedimiento de licitación que estableció este Tribunal en su anterior Acuerdo, permitiendo al órgano de contratación tener conocimiento de parte del contenido de la Oferta técnica durante la apertura del Sobre nº 1.”*

Cuestiona la existencia de los criterios antigüedad y kilometraje y la inaplicabilidad del Acuerdo del Tribunal aludido en esos aspectos, en los mismos términos que las anteriores reclamaciones. Literalmente afirma que el Departamento de Educación *“persiste en valorar y puntuar como criterios de adjudicación lo que no son sino condiciones de ejecución del contrato, dándole ahora la forma de*

*COMPROMISOS que se extienden no sólo al kilometraje y cinturones de seguridad, sino también a la utilización de neumáticos para hielo y nieve y de mantenimiento de flota y personal asignado a la ejecución del contrato.”*

Discute que se continúe *“puntuando conjuntamente y sin ponderaciones intermedias el compromiso relativo a la antigüedad de los vehículos y al número de kilómetros ...”* y que, entre otras cuestiones, que se dé *“Idéntica valoración se otorga ahora a la oferta que no haya asumido el compromiso mencionado sobre antigüedad y kilometraje que a la oferta que asuma dicho compromiso sobre todos los vehículos menos uno.”* Reitera el mismo argumento para el criterio de adjudicación sobre exigencia de cinturones de seguridad y sobre utilización de neumáticos aptos para el hielo y la nieve.

Resume afirmando que *“no se configuran como condiciones esenciales pero tampoco se establecen como criterios de valoración al no permitirse la posibilidad de asunción parcial de estos compromisos que serían valorados en tal caso mediante la asignación de puntuaciones intermedias.”*

Considera nulo el compromiso descrito en la Cláusula 6, Sobre número 2, número 5º, relativo al *“mantenimiento por parte del adjudicatario durante todo el periodo de ejecución del contrato de los mismos vehículos, conductores y cuidadores adscritos a cada uno de los trayectos de las rutas del lote adjudicado.”* Considera que conlleva una vulneración de la libertad de empresa. Ello sin perjuicio de que el artículo 11 del condicionado atempera o excepciona esta obligación. No obstante, la reclamante considera arbitrario el poder de decidir del poder adjudicador en cuanto a que puede autorizar o no a su arbitrio la sustitución de medios.

Alude también a la imposibilidad de que el pliego dote de un máximo de 10 puntos a las ofertas que demuestren la disponibilidad a la fecha de presentación de la documentación de instalaciones fijas, con todos los servicios determinados y dentro de un radio máximo de 35 kms contados en una recta a los centros escolares de los lotes a los que se presente. Entre otras argumentaciones, considera que este criterio viola la



libertad de establecimiento y favorece a las empresas ya implantadas en la Comunidad Foral de Navarra vulnerando la libre concurrencia a la licitación.

QUINTO.- Mediante Acuerdo 45/2013, de 27 de noviembre, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra., y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), se procedió a acumular las reclamaciones 38/2013, 40/2013 y 42/2013 interpuestas frente a la licitación del contrato de los servicios de transporte escolar con vehículos de más de nueve plazas a realizar durante el Curso Escolar 2013-14, convocado por el Departamento de Educación del Gobierno de Navarra, respectivamente, por don C.Y.L, en representación de la empresa “Compañía Navarra de Autobuses, S.A.” (R 38/2013), por don Á.E.D.C, en representación de la UTE “Autobuses Jiménez, S.L., Juan Pablo Aranda & Asociados, S.L.” “UTE Bloque Sur” (R 40/2013), y por don J.I.J.D, en representación de la mercantil “LOGROZA, S.L.” (R 42/2013).

SEXTO.- Con fecha 28 de noviembre de 2013, se procedió a requerir al Departamento de Educación para que procediera a remitir el expediente completo de la licitación, el cual fue remitido por el mismo el día 4 de diciembre de 2013, junto con su escrito de alegaciones a la reclamación interpuesta y admitida en último lugar.

El Departamento de Educación alega que el Acuerdo 18/2013 de 29 de julio, de este Tribunal, que estimó la reclamación formulada por “Compañía Navarra de Autobuses, S.A.” (CONDA) frente a la anterior licitación sí ha sido recurrido por diversas empresas. Asimismo, justifica la ausencia de recurso por el Departamento de Educación por entender que el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra “ *es un órgano administrativo integrado en la Administración Pública de la Comunidad Foral*” y considera aplicable el artículo 2, de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para concluir que los acuerdos del Tribunal “ *fijan la posición definitiva de la Administración Pública sobre la cuestión debatida, estén o no de acuerdo otras unidades administrativas*”.

Afirma que no existe vulneración de la libertad de empresa en el criterio de adjudicación relativo al compromiso de permanencia de vehículos, conductores y cuidadores, como medida de seguridad, estabilidad y regularidad del servicio y que solo existiría si fuera obligatorio y no voluntario.

Respecto al criterio de adjudicación relativo a la valoración de disposición de instalaciones fijas afirma que la variedad de circunstancias existentes – los kilómetros concretos a que se encuentren las instalaciones - serán tomadas en cuenta por la Mesa de Contratación y que es “*virtualmente imposible especificar todas y cada una de ellas*”.

Entre otras afirmaciones justifica que los pliegos ahora impugnados se separaran de lo exigido en otras licitaciones por el descubrimiento de nuevas exigencias y nuevos inconvenientes que hacen necesario “*buscar la mejora del servicio*”.

Concluye solicitando la desestimación íntegra de las reclamaciones interpuestas frente a la licitación.

SÉPTIMO.- Con fecha 11 de diciembre de 2013 el Departamento de Educación realizó nuevas alegaciones.

En ellas explica el motivo o espíritu de los criterios de adjudicación y en particular, el porqué de fomentar que se oferten ciertas cuestiones para todo los autobuses del lote o para ninguno de ellos para evitar la “*alarma que sin duda surgiría entre las familias que lleven a sus hijos a un mismo centro educativo en el caso de que dentro de esa ruta unos autobuses tuvieran cinturón y otros no lo tuvieran.*” Justifica igualmente que se trate de un criterio de adjudicación y no de una exigencia del pliego como criterio de solvencia o como prescripción técnica porque ello “*habría supuesto un importante riesgo , como es el que alguna ruta o lote hubiera quedado desierto*”. Afirma que la normativa vigente no exige cinturón de seguridad para estos vehículos y

afirma que lo mismo puede decirse del criterio de los autobuses de más de 10 años o 750.000 kilómetros donde podría surgir alarma en las familias porque alumnos del mismo centro emplearan autobuses con menos antigüedad y kilometraje y por ello a priori más fiables.

Justifica asimismo la adecuación del criterio de empleo de neumáticos por interés público y sobre las puntuaciones intermedias alude a los mismos motivos antes expuestos.

Sobre el criterio de mantenimiento de cuidadores y conductores afirma como ventajas para el servicio que aunque a todo conductor se le supone pericia *“siempre proporcionará más seguridad a priori el conductor que conoce una determinada ruta de transporte escolar por haber realizado el recorrido muchas veces, que alguien que no conoce el trayecto al no haberlo realizado anteriormente. Y esta percepción también la tienen las familias, que siempre preferirán un conductor experimentado que un conductor novel o un continuo cambio de conductor.”*

Respecto de la disponibilidad de las instalaciones matiza que no se exige una delegación de la empresa – reconociendo que ello sí podría ser una discriminación geográfica – sino disponibilidad de instalaciones cerca del centro escolar con el fin de atender adecuadamente posibles incidencias en la prestación del servicio-. Reconoce que el pliego no exige la posesión de instalaciones sino que *“sería perfectamente admisible que los licitadores presentaran documentación que acreditara la disponibilidad de estas instalaciones en el caso de resultar adjudicatarios del lote correspondiente.”*

OCTAVO.- El día 13 de diciembre de 2013 COMPAÑÍA NAVARRA DE AUTOBUSES, S.A. presentó nuevo escrito en que consideraba extemporaneas las nuevas alegaciones realizadas por el Departamento de Educación con apoyo para ello en el artículo 35 de la LRJPAC que según la reclamante *“concede a los ciudadanos y no a los interesados ni, por supuesto a la Administración Publica, cuyo plazo para formular las citadas alegaciones concluyó, no debiendo admitirse a trámite las actualmente*

*formuladas que no deben ser tomadas en consideración por el Tribunal para dictar su resolución.”*

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Las cuestiones formales referentes a la admisibilidad de las reclamaciones ya fueron examinadas en el Acuerdo 39/2013, de 13 de noviembre (expediente R 38/2013), el Acuerdo 40/2013, de 15 de noviembre (expediente R 40/2013), y el Acuerdo 44/2013, de 27 de noviembre de 2013 (expediente R 42/2013), de este Tribunal, por lo que no procede reproducirlas en este momento.

SEGUNDO.- Las mercantiles reclamantes consideran ilícitas las cláusulas 5, 6 , 8, 9 y 11 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) alegándose para ello la vulneración de las normas de concurrencia y de los principios rectores de la contratación de tratamiento igualitario y no discriminación recogidos en la normativa europea y foral que estiman que deben concurrir tanto en los requisitos mínimos de solvencia técnica como en los criterios de adjudicación y de valoración de las ofertas.

La cuestión de fondo suscitada impone analizar si los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas del contrato de los servicios de transporte escolar para vehículos de más de nueve plazas durante el curso escolar 2013/2014 convocado por el Departamento de Educación vulneran o no las normas de concurrencia y los principios de igualdad de trato y no discriminación, lo que se realizará a través del examen individualizado de los argumentos contenidos en las reclamaciones enjuiciadas en que se sustenta el incumplimiento denunciado en las reclamaciones formuladas.

TERCERO.- La licitación recurrida trae causa decorresponde con la anterior licitacióncontratación de los servicios de transporte escolar con vehículos de más de nueve plazas a realizar durante el Curso Escolar 2013-14. Fue publicitada el día 24 de octubre de 2013 y es consecuencia de la anulación por Acuerdo 18/2013 de 29 de julio

de este Tribunal de la que con el mismo objeto se inició en su día por el Departamento de Educación.

El artículo 210.5 de la Ley Foral 6/2006 de 9 de junio, de Contratos Públicos, el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra – en adelante LFCP - determina que *“ Las resoluciones del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra ponen fin a la vía administrativa y son inmediatamente ejecutivas y vinculantes, correspondiendo a la entidad promotora de la licitación o encomienda la inmediata ejecución de las mismas.”*

La relevancia del anterior precepto es que el Acuerdo 18/2013 de 29 de julio, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra es inmediatamente ejecutivo y vinculante. Este Acuerdo anulaba la licitación aludida sobre la base de considerar que varios criterios de solvencia y criterios de adjudicación eran contrarios a Derecho. Las reclamaciones que ahora se examinan cuestionan la nueva licitación alegando que desatiende el Acuerdo 18/2013 de 29 de julio de nuestro Tribunal.

Ante un Acuerdo del Tribunal el poder adjudicador debe tomar conocimiento y del Acuerdo y adoptar las decisiones que procedan para dar ejecución al mismo, teniendo presente su carácter vinculante del mismo. En caso de que el poder adjudicador o cualquiera de los interesados no consideren los Acuerdos del Tribunal ajustados a Derecho pueden hacer uso del control jurisdiccional e interponer el correspondiente recurso contencioso- administrativo. Así se ha hecho frente al Acuerdo 18/2013, de 29 de julio, por algunos interesados.

Interesa resaltar, en contra de lo que afirma el Departamento de Educación, que la adscripción al Gobierno de Navarra del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra es meramente orgánica y no funcional. Así se desprende del artículo 208 bis en su apartado 1 de la LFCP. Las decisiones del Tribunal no fijan inexorablemente para la Administración de la Comunidad Foral una postura inamovible por el hecho de estar el Tribunal orgánicamente incardinado en ella. En definitiva, si el Departamento de Educación consideraba no ajustado a Derecho el Acuerdo 18/2013, de

29 de julio, bien podía interponer recurso contencioso- administrativo frente al mismo, lo que no hizo.

A este respecto y a mayor abundamiento, el artículo 19.4 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa dispone que *“las Administraciones públicas y los particulares podrán interponer recurso contencioso-administrativo contra las decisiones adoptadas por los órganos administrativos a los que corresponde resolver los recursos especiales y las reclamaciones en materia de contratación a que se refiere la legislación de Contratos del Sector Público sin necesidad, en el primer caso, de declaración de lesividad”*. El precepto dice *“las Administraciones públicas”*, sin distinguir unas de otras, por lo que la Administración de la Comunidad Foral de Navarra está perfectamente legitimada para recurrir los acuerdos de este Tribunal que le afecten. Y es más, el artículo 44 de la misma norma establece que *“Cuando la Administración contratante, el contratista o terceros pretendan recurrir las decisiones adoptadas por los órganos administrativos a los que corresponde resolver las reclamaciones en materia de contratación a que se refiere la legislación de Contratos del Sector Público interpondrán el recurso directamente y sin necesidad de previo requerimiento o recurso administrativo”*. Finalmente, conforme al artículo 49.1 de la citada norma, en estas reclamaciones *“se emplazará como parte demandada a las personas, distintas del recurrente, que hubieren comparecido en el recurso administrativo, para que puedan personarse como demandados en el plazo de nueve días”*.

Estas disposiciones ponen de manifiesto que las actuaciones del TACPN ninguna relación tienen con las propias de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y prueba de ello es que la tan citada Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa establece en su artículo 21 que en los recursos contra las decisiones adoptadas por los órganos administrativos a los que corresponde resolver las reclamaciones en materia de contratación, los citados órganos no tendrán la consideración de parte demandada, siéndolo las personas o Administraciones favorecidas por el acto objeto del recurso, o que se personen en tal concepto, estableciendo una clarísima distinción, en lo que en este asunto nos afecta, entre la

situación procesal de este Tribunal y la de la de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, en la que está incardinado el Departamento de Educación.

CUARTO.- Entrando en el fondo del asunto, es relevante poner de manifiesto, resumidamente, las diferencias conceptuales que existen entre solvencia técnica, criterio de adjudicación y condición de ejecución o prescripción técnica cuya comprensión es fundamental en los asuntos enjuiciados.

La solvencia técnica pretende garantizar que el licitador concurrente reúne la adecuada capacidad técnica y profesional y, en definitiva, que dispone de la aptitud necesaria para la ejecución de los contratos. Los medios que cabe exigir para ello son exclusivamente los previstos en el artículo 14 de la LFCP que derivan de los enumerados en el artículo 48 de la Directiva 2004/18/CEE (sentencia del TJCE de 10 de febrero de 1982, asunto 76/1981, Transporoute).

Se trata de la primera fase del procedimiento de adjudicación que consiste en verificar la aptitud de los operadores económicos admitidos al procedimiento de contratación mientras que la segunda consiste en la adjudicación del contrato, que debe realizarse basándose en los criterios de adjudicación establecidos (Informe 6/2011, de 5 de julio, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Generalidad de Cataluña). Ello siguiendo fundamentalmente la doctrina de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 20 de septiembre de 1988 (asunto C 31/87 - "Beentjes". Por ello se comprende que el Acuerdo 18/2013 de 29 de julio, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra enfatizara en el carácter bifásico del procedimiento o en el secreto de proposiciones respecto de documentación administrativa y técnica, sin perjuicio de que la confusión entre ambas fases solo causa vicio de nulidad cuando lo que se desvela es la oferta económica – única protegida en la LFCP con el carácter de secreto (artículos 52.2 y 189.3 de la LFCP).

Los criterios de solvencia deben reunir los siguientes requisitos: figurar en el pliego de cláusulas administrativas particulares o en el anuncio del contrato, ser criterios determinados y no meras generalidades, estar relacionados con el objeto y el importe del

contrato, encontrarse entre los enumerados en el artículo 14 de la LFCP, y asegurar que en ningún caso, puedan producir efectos de carácter discriminatorio. Además, el nivel de solvencia será específico para cada contrato y su exigencia será adecuada y proporcionada a las características de la prestación y al importe de aquel. Véase al respecto el Informe de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa 36/07, de 5 de julio de 2007.

Por su parte, los criterios de adjudicación tienen como función servir de base para seleccionar a las ofertas más ventajosas de las admitidas. El Tribunal Supremo los define – Sentencia de 18 de febrero de 2002 – como las pautas, parámetros o directrices según los cuales la Administración va a valorar y seleccionar la oferta que en su conjunto ofrezca mayores ventajas para la ejecución del contrato.

El artículo 51 de la LFCP permite adjudicar el contrato tomando en cuenta exclusivamente el precio ofertado u otros criterios que permitan determinar la oferta más ventajosa. En este segundo caso requiere que los criterios estén definidos de forma precisa, especificando su importancia relativa y obliga a que estén vinculados con el objeto del contrato y obliga a que un mínimo del 50% del total pueda obtenerse por la mera aplicación de fórmulas. No deberán hacer referencia a características de las empresas licitadoras – pues entonces estaríamos ante un criterio de capacidad o solvencia – y en definitiva, deberán ir dirigidos a determinar cuál de las ofertas o proposiciones presentadas es la más ventajosa.

Finalmente, debe aludirse a las condiciones de ejecución del contrato que pueden venir previstas tanto en el pliego de condiciones administrativas como, más normalmente, en el pliego de prescripciones técnicas, que son obligaciones que se introducen para el adjudicatario del contrato y cuya razón de ser es su necesidad para la ejecución correcta del mismo o por la introducción de mejoras fundamentales con respecto a su objeto.

QUINTO.- Se plantea por los reclamantes la adecuación o no a Derecho del criterio de solvencia técnica contenido en el apartado 5.2.b) del Pliego de Cláusulas Administrativas (PCA):



*“relación de los vehículos de que dispone el licitador, especificando de cada uno de ellos, su matrícula, y el personal y conductores, con que cuenta el licitador o los licitadores en participación conjunta. Teniendo siempre presente de que no podrán utilizarse en la prestación del objeto de este contrato, y en consecuencia con lo anterior, no podrán figurar en esta relación, vehículos que no cuenten con la documentación necesaria y obligatoria para poder circular por la red de carreteras de la Comunidad Foral de Navarra”.*

Debe decirse, no obstante, que la invariabilidad de conductores y vehículos se atenúan en el artículo 11 del condicionado administrativo:

*“ ... d) Dedicar durante toda la vigencia del contrato, incluidas las prórrogas, en su caso, a la ejecución de cada expediente o lote los vehículos incluidos en la relación a que se refiere la cláusula novena de los presentes pliegos. La sustitución de estos vehículos habrá de ser siempre autorizada y justificada, y por otros vehículos de características equivalentes en cuanto a antigüedad, kilometraje y dotación de cinturones de seguridad. La sustitución será comunicada a la unidad gestora para su autorización.*

*En el supuesto de presentación del documento evaluado en el apartado octavo, letra d), punto 3, del presente Pliego, se entenderá válido el compromiso siempre que las posibles variaciones de alguno de estos elementos se produzcan como consecuencia de circunstancias no previsibles y no imputables al contratista adjudicatario (roturas y averías de los vehículos, bajas laborales del personal o la aplicación de otras medidas de índole laboral que conlleven la aplicación de derechos de los trabajadores, o cualquier otra circunstancia de similares características que determine la imposibilidad del cumplimiento efectivo del compromiso, que serán evaluadas por el órgano de contratación).*

*También se considerara válido este compromiso, siempre que las posibles variaciones de alguno de estos elementos se produzcan como consecuencia de la decisión voluntaria adoptada por la empresa adjudicataria y esta decisión haya sido*

*comunicada previamente a la Dirección de los centros escolares destinatarios de las rutas escolares afectadas. La suma de cualquiera de estas variaciones de los referidos elementos durante el periodo de ejecución del contrato no podrá superar en ningún caso el 20% del total de los días de prestación del mismo.”*

Como punto de partida deben señalarse dos cuestiones: que la dicción es muy similar a la que fue objeto de anterior reclamación y que el Tribunal consideró lícita por Acuerdo 18/2013 y que el órgano de contratación tiene libertad para fijar los criterios de solvencia técnica como afirma, a este respecto, el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (Resoluciones 32/2011, de 16 de febrero de 2011 o 271/2012, de 30 de noviembre, esta última con cita de la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de enero de 2012). No obstante estos medios deben escogerse de entre los previstos en el artículo 14 de la LFCP y deben ser proporcionados y adecuados para el objeto del contrato. Este precepto se titula “*Solvencia técnica o profesional del licitador*” y establece que:

*“Los licitadores deberán acreditar la solvencia técnica o profesional para la ejecución del contrato, entendiendo por ella la capacitación técnica o profesional para la adecuada ejecución del contrato, bien por disponer de experiencia anterior en contratos similares, o por disponer del personal y medios técnicos suficientes. El nivel de solvencia técnica o profesional será específico para cada contrato y su exigencia será adecuada y proporcional al importe económico del contrato.*

*... 2. La capacidad técnica de los contratistas podrá acreditarse por uno o más de los medios siguientes, según la naturaleza, la cantidad o envergadura y la utilización de las obras, de los suministros o de las asistencias:*

*...c) Indicación del personal técnico u organismos técnicos, estén o no integrados en la empresa, y especialmente los responsables del control de la calidad y, cuando se trate de contratos de obras, aquellos de los que disponga el empresario para la ejecución de la obra.*

*d) Descripción de las instalaciones técnicas, de las medidas empleadas por el proveedor o por el prestador de servicios para garantizar la calidad y de los medios de estudio e investigación de su empresa.*

*...f) Aportación de las titulaciones académicas y profesionales de los empresarios y del personal de dirección de la empresa y, en particular, del personal responsable de la ejecución del contrato.*

*...i) Declaración sobre la maquinaria, el material y el equipo técnico del que dispondrá el empresario o profesional para ejecutar el contrato.*

Se trata de verificar si es posible exigir como criterio de solvencia la aportación de una relación de medios mecánicos y unos medios humanos concretos no ya sobre la empresa y su personal sino concretando cuáles de los que estén a su disposición se pondrán de forma efectiva al servicio del contrato.

Es una cuestión controvertida si la contratación debe versar sobre objetivos sin tener en cuenta los medios sino los resultados o sobre si, por el contrario, el poder adjudicador decide controlar todos los medios puestos a disposición del contrato además de la propia correcta ejecución del servicio.

Al respecto, consideramos, con las debidas cautelas, que siempre que quede acreditada la utilidad que presentan estos medios la ejecución del contrato, algo que en este caso, por su objeto – transporte escolar – y sus destinatarios – niños – hace comprensible la preocupación del Departamento por querer conocer quién y cómo se prestará el servicio, la exigencia será admisible. En este sentido se refieren las alegaciones del Departamento de Educación que pretenden con esta medida dar “*seguridad, estabilidad y regularidad del servicio*”. Así a las cuestiones más obvias de seguridad del servicio es fácil añadir otras como que los conductores y cuidadores conozcan a los niños usuarios destinatarios del servicio lo cual generará sin duda un mayor conocimiento de sus rutinas y estabilidad en el sentido de deslinde de un mero servicio de transporte de viajeros “anónimos” a otros identificados, menores de edad, y con particularidades propias de la tipología del servicio. Más concretamente, se pone de manifiesto en las alegaciones del Departamento de 11 de diciembre de 2013 que plasman la

alarma entre las familias al poder pensar que existen discriminaciones entre los alumnos de un mismo centro que reciban una calidad y seguridad en el servicio distinta.

Respecto de estas nuevas alegaciones debe señalarse que es posible la presentación de alegaciones durante el procedimiento sin perjuicio de que en este caso no aportan hechos nuevos sino argumentaciones que, de hecho, el propio Tribunal, ya había advertido. Asimismo, es cierto que el artículo 35 de la LRJPAC no es aplicable al supuesto que nos ocupa. Pero sí lo es el artículo 79.1 del mismo tenor que se aplica expresamente al procedimiento de resolución de recursos administrativos y cuyo uso pueden hacer los interesados en cualquier momento.

Por otra parte, debe señalarse que no se concreta un número mínimo ni de autobuses ni de conductores a disponer ni su perfil o la forma de acreditar que son válidos para el contrato. No se concreta si se debe prever personal para cubrir absentismo. No se precisan las aptitudes o titulaciones que deben presentar los conductores. Nada aporta dicho criterio salvo el compromiso de mantener los medios durante la ejecución del contrato y ningún licitador podría ser excluido – salvo que se presentara un vehículo sin autorización para circular. En el fondo bien por el grado de definición dado tiene más valor o encaje como condición de ejecución – como de hecho realiza el propio condicionado en su apartado 11 – que como criterio de solvencia.

Se considera que la interpretación válida es que la relación de medios mecánicos pueden ser tanto de los licitadores como los que obren en su disposición (acreditación mediante compromiso de disponibilidad de medios externos) en caso de resultar adjudicatario. Igual ocurrirá con los medios humanos exigidos. Es necesario concretar los medios sin perjuicio de que sea en el momento de la adjudicación cuando deban estar operativos. Ahora tendrá que existir, sin embargo, disponibilidad de los mismos, bien por propia disposición o por compromiso de empleo de medios externos, conforme se regula en el artículo 15 LFCP.

En el sentido de la permisibilidad de que los concretos medios humanos y materiales sean criterio de solvencia, e incluso, con determinados matices, criterio de

adjudicación ya se pronunció nuestro Acuerdo 4/2013 de 16 de mayo, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra para un contrato en que los medios personales eran criterios de solvencia y su aumento era criterio de adjudicación o la Resolución Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid 40/2011 de 14 de julio que afirmaba que *“teniendo en cuenta que la adscripción de personal cualificado puede incidir directamente en la calidad de los trabajos a ejecutar este Tribunal considera que no es contrario a derecho establecer como criterio de adjudicación el del equipo técnico adscrito a la obra, por encima del equipo mínimo requerido en concepto de solvencia.”*

En definitiva, sin perjuicio de que hubiera sido aconsejable establecer, como se ha dicho, un perfil mínimo para conductores y para los propios vehículos como luego se dirá no se considera motivo suficiente para proceder a la anulación del criterio.

En cuanto al argumento de la ruptura del carácter bifásico y del hecho de que en el sobre nº 1 se contengan los medios que luego van a ser objeto de valoración, es cierto que lo que constituye un criterio de solvencia no lo debe ser de adjudicación, pero como hemos visto realmente la exigencia contemplada en el PCA es una mera aportación documental, que por cierto no incluye los kilómetros de los vehículos (obliga a incluir *“Relación de los vehículos de que dispone el licitador, especificando de cada uno de ellos, su matricula, y el personal y conductores, con que cuenta el licitador o los licitadores en participación conjunta”*). Además este Tribunal considera que el secreto de las ofertas solo alcanza a la oferta económica a diferencia de lo que ocurre en la legislación estatal donde los sobres se diferencian no entre documentación técnica y económica – como se observa en toda la jurisprudencia aludida en el Acuerdo 18/2013 de este Tribunal –, sino entre el sobre correspondiente a los criterios sometidos a juicio de valor y no sometidos a juicio de valor y ambas aperturas son públicas cosa que no ocurre en la legislación Navarra donde sólo se exige apertura pública para el sobre que contiene la proposición económica, abriéndose el sobre número dos (propuesta técnica) en acto interno de la Mesa de Contratación, una vez finalizada la fase de admisión (artículos 52.2 y 58 de la LFCP). Por ello, no cabe anular esta previsión del PCA por los motivos expuestos.

Este Tribunal no comparte el argumento de las reclamantes de que el mantenimiento de los medios vulnera la libertad de empresa y resulta desproporcionado. Dado el servicio de que se trata, transporte escolar, y advertida la intención de controlar con qué medios se ejecuta el contrato permitiendo además su variación por circunstancias razonables. Además el procedimiento de sustitución previsto en el cláusula 11 del pliego no es arbitrario.

SEXTO.- En cuanto a la previsión de que los licitadores que lo deseen presenten para su valoración dentro del sobre nº 2: *“2º) Compromiso firmado y sellado por el licitador de que solo utilizará vehículos con una antigüedad no superior a 10 años contados a partir de su primera matriculación y que no han superado la cifra de 750.000 Kilómetros, a la fecha de finalización de la presentación de la instancia de participación en la licitación de este expediente de contratación”* debe señalarse, antes de entrar en el análisis de la cuestión, que el órgano de contratación tiene libertad para establecer los criterios de adjudicación siempre que se reúnan los requisitos que antes hemos señalado para ellos, en especial, que tengan relación y utilidad para el contrato.

Relacionado con lo anterior se afirma la ilegalidad del siguiente criterio de adjudicación :*“1 - Compromiso de no utilizar vehículos con una antigüedad mayor de 10 años y que no hayan alcanzado la cifra de 750.000 Km.: 10 puntos.”* .. *“La puntuación se asignará exclusivamente a la oferta que presente el compromiso de que los vehículos que asigna a la prestación de este contrato disponen de una antigüedad de 10 años o inferior y un número de kilómetros recorridos que no superan la cifra de 750.000 kilómetros a la fecha de presentación de las instancias de participación en la licitación.”*

Al respecto de dicho criterio el principal problema que se planteaba con el condicionado sobre el que versaba el Acuerdo 18/2013 era la imposibilidad de constatar cuáles eran los kilómetros de forma cierta. El Tribunal ponía de manifiesto la

imposibilidad de acreditar este extremo por medio de los tacógrafos y este mismo argumento se repite ahora por los reclamantes.

Sin embargo, existen dos cuestiones importantes a tener en cuenta: La primera, la distinta redacción del condicionado que establece ahora un modo de control distinto. La segunda, que el Servicio de Transportes que en aquel expediente puso de manifiesto la imposibilidad de comprobación del kilometraje (sin que hubiera ninguna otra prueba salvo la buena fe en la declaración responsable alegada por el Departamento de Educación) ahora emite informe de fecha 23 de octubre de 2013, sobre el nuevo condicionado concluyendo que *“se consideran suficientes los mecanismos establecidos en el pliego para acreditar el compromiso de kilómetros”*.

El apartado 9 del condicionado, señala así, sin alegación en contra por ninguna de las partes, respecto de su validez y con el beneplácito del informe del Servicio de Transportes:

*“En el mismo plazo el adjudicatario deberá presentar una relación en la que se identifique a todos los vehículos que va a destinar específicamente a la ejecución de cada expediente o lote, así como la siguiente documentación sobre las características técnicas de los vehículos contenidas en su oferta: En lo que se refiere al criterio de adjudicación correspondiente al "Compromiso de no utilizar vehículos con una antigüedad mayor de 10 años y que hayan superado la cifra de 750.000 Km.", este compromiso quedará acreditado a través de la presentación de los siguientes medios:*

*a) Mediante la presentación de un informe emitido por una entidad, sociedad o taller homologados de conformidad con la normativa de aplicación sobre autorización, reparación y revisión de tacógrafos, que indique o señale que en base a sus criterios técnicos la cifra de kilómetros recorridos por los vehículos asignados a la prestación del servicio corresponde a la señalada en el cuentakilómetros de los propios vehículos, y que dicha cifra no supera los 750.000 Km.*

*b) Además del mencionado informe, será necesario la presentación de una declaración del licitador señalando que los cuentaquilómetros de los vehículos con los que pretende realizar el servicio de transporte escolar de este lote, no han sido manipulados o alterados irregularmente, ni han sido sustituidos desde la fecha de alta*

*del vehículo( o si han sido sustituidos, que la cifra de kilómetros señalada por el instrumento sustituido ha sido tomada en cuenta en la cantidad total asignada a este vehículo) y que la cifra actual de kilómetros que señala corresponde con la realidad de los kilómetros realizados por estos vehículos.*

*En el documento de formalización del contrato quedarán perfectamente identificados todos los vehículos dedicados a la ejecución de cada expediente o lote.”*

En las alegaciones se ha puesto de manifiesto la relación del objeto del contrato con el criterio de adjudicación controvertido que pretende incentivar la existencia de autobuses que tengan unas condiciones que superen el mínimo exigido en la solvencia – aptitud para circular –.

Más discutible resulta el hecho de que no haya un recorrido de puntuaciones más allá de 10 puntos para el licitador que aporte todos sus medios con estas características y 0 para el que no lo haga. Es necesario valorar el esfuerzo de los licitadores al formular sus ofertas pero ello debe conjugarse con la pretensión del poder adjudicador: que se oferten todos los medios de las características que demanda el condicionado. Así lo manifiesta en sus alegaciones el Departamento de Educación al advertir el riesgo de alarma entre las familias por recibir un servicio distinto. Lo que pretende en definitiva es potenciar la toma de esta decisión como parecen advertir las alegaciones. Aparentemente subyace el espíritu de que todos los criterios de la licitación tengan carácter objetivo. No cabría discrecionalidad en la valoración de este criterio ni de otros que en la práctica se configura como una respuesta afirmativa o negativa y que se considera válida.

La validez de la forma de valoración es diversa de la del Acuerdo 18/2013 que consideraba necesario que debía existir valoración distinta para ofertas dispares. Los motivos es la reconsideración del espíritu del criterio. Los dispares sí tendrían una misma puntuación puesto que no reúnen el requisito pretendido y por tanto tendrían 0 puntos.



Respecto del argumento de que este requisito nunca ha sido exigido ni en licitaciones anteriores de la Comunidad Foral de Navarra ni en otras similares no puede tomarse en cuenta pues cada poder adjudicador en cada licitación fija *ex novo* los criterios de adjudicación pudiéndose apartar de otros, como se anuncia en las alegaciones del Departamento, sin que los interesados ni este Tribunal podamos sustituir dicho poder de decisión.

Idénticas consideraciones cabe hacer respecto de las pretensiones que en el mismo sentido se refieren a los siguientes criterios: “2 - *Compromiso de que los vehículos asignados a la prestación del lote disponen de cinturones de seguridad: 7 puntos*” “ 3 - *Compromiso de utilización de neumáticos para el hielo y la nieve en todos los vehículos asignados a la prestación del lote: 3 puntos.*” En definitiva, queda acreditada la relación con el objeto del contrato y la ventaja en términos de seguridad del servicio. Ello con independencia del lote. Lo relevante será no tanto la zona geográfica sino la meteorología. El compromiso lo es de utilizar neumáticos de nieve en el caso de que la climatología lo demande.

Iguales consideraciones cabe hacer respecto del criterio de adjudicación relativo al “4 - *Compromiso de mantenimiento durante todo el periodo de ejecución del contrato, de la asignación de los mismos vehículos, conductores y cuidadores, en cada trayecto de cada ruta del lote: 5 puntos.*”

En la línea antes señalada, como señala el Departamento de Educación, el hecho de que los conductores y cuidadores conozcan a los usuarios dota de mayor calidad al servicio, y en definitiva, teniendo relación con el objeto del contrato y constituyendo una evidente mejora práctica nada hemos de señalar en contra del mismo, a la vista de la motivación realizada al respecto. En este criterio se plasma en mayor medida el espíritu de entender un criterio objetivo en sentido estricto como una respuesta afirmativa o negativa y se entiende la improcedencia de señalar una baremación que generaría desigualdad en el usuario conforme a la finalidad pretendida.

SÉPTIMO.- Se discute el siguiente criterio de adjudicación consistente en la tenencia por los licitadores de instalaciones a una determinada distancia del centro escolar.

En concreto el criterio señala :

*“e) - Oferta de disposición de instalaciones a menos de 35 kilómetros del centro escolar: Hasta un máximo de 10 puntos.*

*Criterio de Instalaciones:*

*- Instalaciones: la puntuación se asignará en base a las siguientes características:*

*a) - Se asignará la cifra máxima de 10 puntos a las instalaciones que se encuentren situadas a una distancia máxima de 20 kilómetros del centro escolar y dispongan de la totalidad de las instalaciones, con todos los servicios determinados.*

*b) - Se asignará la cifra máxima de 8 puntos a las instalaciones que se encuentren situadas a una distancia máxima de 30 kilómetros del centro escolar y dispongan de la totalidad de las instalaciones, con todos los servicios determinados.*

*e) - Se asignará la cifra máxima de 7 puntos a las instalaciones que se encuentren situadas a una distancia máxima de 35 kilómetros del centros escolar y dispongan de la totalidad de las instalaciones, con todos los servicios determinados.”*

El condicionado, al tratar el contenido del sobre nº 2 explica qué entiende por “todos los servicios determinados”:

*“Documentación que acredite que el licitador dispone a la fecha de presentación de la documentación para la licitación del contrato, así como de que la mantendrá durante toda la duración de la prestación del contrato, de instalaciones fijas, localizadas en un radio máximo de 35 kilómetros contados en línea recta a los centros escolares de los lotes a los que se presente. Estas instalaciones (naves u otro tipo de edificaciones cerradas) deberán contar necesariamente con aparcamiento cubierto para todos los vehículos con los que se presta el contrato, con una superficie de 75 metros cuadrados por autobús ofertado y mantenimiento básico. En la valoración de las instalaciones se tendrá en cuenta la capacidad total de las mismas en función del*

*número de vehículos requeridos por los lotes ofertados exclusivamente por su titular, y en los que participe conjuntamente si la misma instalación se oferta para la asignación de puntos en este apartado.*

*En la documentación a presentar, se incluirá, para poder ser valorado, documento que certifique la titularidad o disponibilidad de la instalación, la licencia de apertura emitida por la entidad local donde se encuentre situada la instalación, una descripción detallada de los servicios de que dispone, así como una declaración del licitador de la distancia existente entre la instalación y el centro escolar destinatario de la ruta sobre la que se presenta oferta.”*

Sobre este criterio la reclamante afirma que viola la libertad de establecimiento y que favorece a las empresas ya implantadas en la Comunidad Foral.

Este criterio fue considerado en su redacción anterior – contratación anulada por Acuerdo 18/2013 – si bien en aquella ocasión el criterio era más discrecional puesto que no señalaba cómo debían atribuirse los puntos. Parecía otorgar 10 puntos a las instalaciones a menos de 40 kilómetros del centro escolar. Ahora el criterio se mantiene pero estableciendo un recorrido ofreciendo más puntos a los licitadores con instalaciones más cercanas y menos a las más lejanas y reduciendo a 35 kilómetros la distancia.

Este Tribunal avaló la posibilidad de valoración criticando que no se potenciara en la valoración el elemento de proximidad. Asimismo, habría que mencionar que en sentido estricto no se exige que el licitador tenga abierta una delegación como señalaba el acuerdo del Tribunal sino que dado que los servicios que se solicitan son los de aparcamiento cubierto y mantenimiento básico de autobuses una entidad no establecida en la Comunidad Foral bien puede contar con un compromiso de que en caso de resultar adjudicatario hará uso de una instalación que esté actualmente operativa. Ello teniendo en cuenta que el contrato lo es para el curso 2013/2014 y existe una necesidad imperante de comenzar con este servicio que, como hemos conocido del expediente

entregado, se encuentra prestando por la vía del enriquecimiento injusto y por tanto de forma inadecuada.

A ello hay que añadir que ahora el Departamento en sus alegaciones afirma que *“sería perfectamente admisible que los licitadores presentaran documentación que acreditara la disponibilidad de estas instalaciones en el caso de resultar adjudicatarios del lote correspondiente.”* Lo que conlleva una interpretación favorable a la concurrencia y no constituye un límite o discriminación pues dota de mayor amplitud al criterio recurrido.

Adviértase que no se pretende que las instalaciones sean del licitador ni estén operativas. No puede entenderse que se exija un criterio de arraigo local o vecindad en la Comunidad Foral sino asegurar la adecuada prestación del servicio.

En consecuencia, previa deliberación, por unanimidad y al amparo de lo establecido en el artículo 212.2 de la Ley Foral 6/2006 de 9 de junio, de Contratos Públicos, el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra.

#### ACUERDA:

1º. Desestimar las reclamaciones en materia de contratación pública interpuestas frente a la licitación del contrato de los servicios de transporte escolar con vehículos de más de nueve plazas a realizar durante el Curso Escolar 2013-14, convocado por el Departamento de Educación del Gobierno de Navarra, formuladas respectivamente por don C.Y.L, en representación de la empresa “Compañía Navarra de Autobuses, S.A.” (R 38/2013), por don Á.E.D.C, en representación de la UTE “Autobuses Jiménez, S.L., Juan Pablo Aranda & Asociados, S.L.” “UTE Bloque Sur” (R 40/2013), y por don J.I.J.D, en representación de la mercantil “LOGROZA, S.L.” (R 42/2013).

2º. Notificar este Acuerdo a la mercantil CONDA, a la UTE “Autobuses Jiménez, S.L., Juan Pablo Aranda & Asociados, S.L.” “UTE Bloque Sur”, a la mercantil “LOGROZA, S.L.”, al Departamento de Educación del Gobierno de Navarra y a los

demás interesados que figuren en la documentación del expediente, y acordar su publicación en la sede electrónica del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra.

3°. Significar a los interesados que, frente a este Acuerdo, que es firme en la vía administrativa, puede interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, en el plazo de dos meses contados a partir de su notificación.

Pamplona, a 17 de diciembre de 2013. El Presidente Javier Martínez Eslava. El Vocal Javier Vázquez Matilla. La Vocal Sagrario Melón Vital.