MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA CONTRATACIÓN DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EMBARCACIONES A MOTOR DEL CENTRO ESPECIALIZADO DE ALTO RENDIMIENTO DE REMO Y PIRAGÜISMO LA CARTUJA DE SEVILLA (EXP. C101-10RB-0226-0007), CON PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN DE 67.704,00 € (IVA excluido)

CPV: 50241000-0

1. ANTECEDENTES

La Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A., de acuerdo con sus estatutos (según el Acuerdo de 12 de julio de 2016, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Acuerdo de 27 de julio de 2010, que autorizaba la creación de la «Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A.» y por el que se aprueban los nuevos estatutos de la citada empresa pública para su adaptación a la normativa reguladora de las sociedades de capital), contempla en su objeto social entre otros:

«1. Constituye el objeto de la sociedad la realización de actividades y servicios tendentes a la mejora y crecimiento de la industria turística y del deporte, a cuyo fin desarrolla principalmente las siguientes acciones:

a) La realización de actuaciones orientadas al crecimiento y desarrollo de la industria turística y del deporte en todos sus aspectos.
b) La gestión de las instalaciones turísticas o deportivas, adscritas a la Consejería competente en materia de turismo y de deporte, conforme al régimen de encomiendas previsto en el artículo 106 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, así como la elaboración de planes, ejecución de obras y trabajos que resulten necesarios para la mejor explotación de las mismas.
d) La realización de todo tipo de actuaciones, obras y trabajos para la conservación y transformación de los recursos e instalaciones turísticas, así como la ejecución de obras de instalaciones y equipamientos deportivos.
e) La gestión y explotación de bienes inmuebles y servicios afectos al uso turístico o deportivo.

Asimismo, según se prevé en el Programa de Actuación, Inversión y Financiación (PAIF), los servicios a contratar apuntan al objetivo de Optimizar la gestión de Instalaciones Deportivas de la Junta de Andalucía, en aras a incrementar la práctica deportiva.

Por otro lado, la ORDEN de 16 de mayo de 1997, por la que se regula la efectiva prestación de las actividades asignadas a la Empresa Pública de Deporte Andaluz, SA; haciendo la puesta a disposición a disposición de la misma, las instalaciones de remo y piragüismo con sus correspondientes servicios, estando dentro de los espacios e infraestructuras la Residencia de Deportistas como parte de esta.

En este contexto, la contratación del mantenimiento de los catamaranes y embarcaciones del CEAR es imprescindible para el desarrollo del servicio que se presta y se justifica por las siguientes razones:

Garantía de Operatividad y Seguridad: La correcta gestión del mantenimiento de los catamaranes del CEAR es esencial para asegurar que funcionen de manera óptima. Esto no solo garantiza la seguridad de los deportistas y usuarios, sino que también evita interrupciones en los alquileres de los mismos, asegurando una actividad continua y sin fallos. Hay que tener en cuenta que los catamaranes son fundamentales para los ingresos del CEAR, ya que son imprescindibles para que los entrenadores puedan desarrollar sus programas de entrenamiento a los remeros y piragüistas.

Eficiencia Económica y Racionalización del Gasto: La contratación de este servicio permite una gestión más eficiente de los recursos económicos. La centralización de estos servicios reduce los costes operativos y optimiza el uso de los recursos, alineándose con los objetivos de racionalización del gasto de la empresa pública.

Mejora y Desarrollo Continuo: La experiencia en nuestra gestión y en las de otras instalaciones que ofrecen alquileres de material deportivo ha demostrado que un mantenimiento adecuado de este contribuye significativamente al desarrollo y mejora continua de las instalaciones deportivas y turísticas. Esto asegura que los catamaranes se mantengan en condiciones óptimas, prolongando su vida útil y aumentando su valor.

Conservación y Protección de Recursos: Un control sobre el estado de los motores y catamaranes, ayuda en la conservación de los recursos asignados a las instalaciones deportivas. La detección temprana de posibles problemas y la intervención rápida y eficiente protege las embarcaciones y asegura su sostenibilidad a largo plazo.

Cumplimiento Normativo: Un mantenimiento adecuado exige también el cumplimiento con las normativas vigentes en asuntos de seguridad y medioambientales que exigen los organismos que regulan la actividad de la dársena, como son la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima de Sevilla. Esto evita posibles sanciones, y garantiza un servicio correcto para los usuarios que nos alquilen los catamaranes.

Optimización del Rendimiento de las Instalaciones: Mantener los catamaranes en condiciones adecuadas asegura que las instalaciones operen siempre en las mejores condiciones posibles, optimizando su rendimiento y evitando costosos tiempos de inactividad y reparaciones de emergencia.

En resumen, la contratación del mantenimiento de los motores, catamaranes y otras embarcaciones propiedad del CEAR es una necesidad imperativa para garantizar la seguridad, eficiencia, conservación y óptimo funcionamiento de las instalaciones, alineándose con los objetivos estratégicos de la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A.

2. FINANCIACIÓN

Las fuentes de financiación (IVA incluido) son las siguientes:

ANUALIDAD	PROYECTO	Fuente financiera	IMPORTE
2026	PRY2026-8035	00.26.00.000.00.00D	34.134,10 €
2027	PRY2027-8035	00.27.00.000.00.00D	40.960,92 €
2028	PRY2028-8035	00.28.00.000.00.00D	6.826,82 €

Esta financiación está asignada al código PAIF 3.2.1.2., correspondiente a:

Objetivo Estratégico 3 "Incrementar la práctica deportiva mejorando las infraestructuras y fortaleciendo el tejido asociativo, favoreciendo la igualdad" recoge todos los objetivos operativos y las actuaciones relacionadas con el Deporte, incluidas las acciones en clave de género.

3.2 "Optimizar la Gestión de las IIDD de la JA de Alto Nivel y Alto Rendimiento" incluye la gestión de las instalaciones deportivas de la Junta de Andalucía adscritas o encomendadas a la empresa. Se produce un aumento progresivo de los usuarios gracias a la consolidación de la Residencia de Deportistas de la Cartuja, así como a la puesta en marcha de nuevos espacios deportivos y disciplinas deportivas que en años anteriores no ofertábamos.

3. NATURALEZA Y EXTENSIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE CUBRIR

El objeto de la contratación es la prestación del Servicio de mantenimiento de los motores, catamaranes y otras embarcaciones propiedad del CEAR, instalación gestionada por la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía S.A.

Las embarcaciones que forman parte del objeto de esta licitación son las siguientes:

- 18 unidades de catamaranes de fibra de 6,80 m de eslora, con motores fueraborda marca Yamaha de 13 a 20 cv.
- 2 Unidades de embarcaciones rígidas de 3,70 m de eslora, marca Whally, modelo 310, con motores Yamaha de 8 y 15 cv.
- 2 Unidades de Pontonas de 7 m de eslora con motores fueraborda, Yamaha de 30 cv.

La empresa adjudicataria desarrollará los siguientes trabajos:

- PLAN DE TRABAJO

Al mes de firmar el contrato, una vez que la adjudicataria haya podido estudiar en profundidad el estado de situación de las embarcaciones, presentará a la dirección del CEAR una planificación en la que se establecen las tareas, trabajos y plazos por día, semana, mes, trimestre, en función de las necesidades de cada barco, y que se irán chequeando en el tiempo a medida que se vayan ejecutando.

- CUMPLIMENTACIÓN DEL LIBRO DE REGISTROS.

Atendiendo a dicha planificación se elaborará un Libro de Registros para el mantenimiento preventivo de cada embarcación, con la periodicidad de los trabajos que realmente se están realizando, y que debería coincidir con el plan de trabajo, así como las tareas de mantenimiento correctivo que se vayan realizando a cada embarcación.

- MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

Se realizarán tareas de mantenimiento preventivo tanto en los motores como en las fibras y elementos flotantes, y que se realizan antes de que aparezca la rotura o el fallo para evitar el correctivo.

- MANTENIMIENTOS CORRECTIVOS.

Se realizarán todo tipo de tareas de reparaciones mecánicas de motor, reparaciones de fibra en los cascos de las embarcaciones, averías eléctricas, reparaciones en zonas metálicas, tapizados, etc., que se necesite.

- ASESORÍA Y ATENCIÓN FRENTE A INSPECCIONES.

Otras de las funciones de la adjudicataria será la atención especial a los trabajos de puesta a punto para pasar las inspecciones de los organismos competentes. Podrá asistir a la inspección en caso que la dirección lo requiera.

Se adjuntan las prescripciones técnicas correspondientes a la contratación que se prevé realizar.

4. DESGLOSE DEL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN PREVISTO

El presente contrato tiene un Presupuesto Base de Licitación de OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS VEINTIÚN EUROS CON OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (81.921,84 €), IVA incluido.

Atendiendo a lo indicado en el artículo 100.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), el citado presupuesto se ha sido determinado como se señala a continuación:

Concepto	Importe (€)
A. Costes directos	55.054,64 €
B. Costes indirectos (9,8 % de costes directos)	5.395,36 €
C. Total presupuesto ejecución material (A + B)	60.450,00 €
D. Beneficio industrial (12 % sobre ejecución material)	7.254,00 €
E. Presupuesto ejecución por contrata (C+D)	67.704,00 €
F. IVA (21%)	14.217,84 €
G. Presupuesto base de licitación (F+G)	**81.921,84 €**

El desarrollo de los diferentes costes es el siguiente:

4.1. Costes directos

Los costes directos contemplados en el presupuesto base de licitación corresponden a aquellos gastos que se imputan directamente a la ejecución del contrato, por estar vinculados de forma inmediata con las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo de las embarcaciones a motor adscritas al CEAR.

El servicio objeto del contrato requiere la intervención de personal técnico cualificado, dada la naturaleza especializada de los trabajos a realizar, que incluyen tanto el mantenimiento preventivo y correctivo de motores fueraborda como intervenciones sobre cascos de fibra, elementos metálicos, sistemas auxiliares y componentes eléctricos, así como labores de supervisión y puesta a punto para inspecciones o revisiones cuando proceda.

Aunque resulta imposible cuantificar con exactitud el número de intervinientes, ya que dependerá de las incidencias reales que puedan surgir durante la ejecución del contrato, se estima necesario contar como mínimo con los siguientes perfiles técnicos:

- 1 técnico responsable de coordinador el servicio, encargado de planificación, supervisión y control del mantenimiento preventivo y correctivo.
- 1 mecánico naval o técnico de mantenimiento de motores fueraborda, para ejecución de intervenciones mecánicas, revisiones y diagnósticos.
- 1 técnico especialista en reparación de fibra y elementos estructurales, para reparaciones de casco, flotadores y acabados.
- Personal de apoyo administrativo, para el registro documental de actuaciones, emisión de partes, seguimiento de avisos y coordinación básica.

En cuanto a la distribución por género, no resulta posible determinarla con precisión, si bien, atendiendo a la estructura habitual del empleo en oficios técnicos de mecánica y mantenimiento industrial/naval, cabe prever que la plantilla adscrita al servicio pudiera estar integrada mayoritariamente por personal masculino, si bien en funciones administrativas y de coordinación la distribución suele ser más equilibrada. En este sentido, a efectos orientativos, podría situarse entre un 30% de personal femenino, y un 70% de personal masculino, en función de la empresa adjudicataria y su organización interna.

Para la determinación del coste de mano de obra directa se ha tenido en cuenta la aplicación del convenio colectivo correspondiente a la actividad -Convenio Colectivo del sector de las industrias siderometalúrgicas de la provincia de Sevilla (código 41002445011982) de no contar con la empresa adjudicataria con convenio propio-, considerando las condiciones salariales y costes laborales asociados a perfiles técnicos de mantenimiento, mecánica y oficios industriales, así como los tiempos estimados de intervención necesarios para cubrir adecuadamente el servicio durante el periodo de vigencia del contrato.

Por otro lado, a parte de la mano de obra, para el mantenimiento de embarcaciones a motor también tenemos que contemplar, dentro de costes directos, los siguientes:

- Materiales fungibles y consumibles usados en intervenciones: aceites, grasas, filtros, ánodos, abrazaderas, juntas, tornillería, bridas, sellantes, lijas, resinas, trapos, desengrasantes, sprays, etc.
- Pequeña ferretería y repuestos de uso habitual.
- Carburantes y desplazamientos al CEAR del personal necesarios
- Tratamiento de residuos.
- Pequeñas herramientas no amortizables o consumibles de herramienta (brocas, discos de corte, puntas, etc.).

Por tanto, los costes directos del contrato son los siguientes: 55.054,64 €

Concepto	**Importe (€)**
Mano de obra profesional, técnica, cualificada, administrativos, y técnicos superiores universitarios (92 % del total)	50.650,27 €
Materiales fungibles, ferretería, residuos, carburante, etc. (8%)	4.404,37 €
Total costes directos	55.054,64 **€**

4.2. Costes indirectos

Los costes indirectos incluyen aquellos gastos que, aun siendo necesarios para ejecutar correctamente el contrato, no pueden imputarse de forma directa a una intervención concreta, al estar asociados a medios generales, organización, soporte, control y estructura empresarial necesaria para la prestación.

Este apartado incluye, entre otros, los siguientes conceptos:

- Amortización, desgaste y reposición parcial de herramientas y equipos auxiliares, necesarios para trabajos de mecánica y reparación (herramienta manual especializada, equipos de comprobación, útiles de diagnosis, medios de elevación o manipulación, etc.).
- Supervisión, coordinación y organización del servicio, incluyendo planificación de tareas, asignación de trabajos y seguimiento del plan de mantenimiento preventivo.
- Control de calidad, verificaciones funcionales y comprobaciones posteriores a intervenciones.
- Gestión operativa y documental del servicio y del contrato, incluyendo soporte administrativo interno de la adjudicataria para la correcta ejecución del servicio (comunicaciones, partes de intervención, coordinación de recursos, etc.).
- Gastos generales imputables a la prestación, necesarios para asegurar la continuidad del servicio y la atención de incidencias dentro de los plazos razonables.

Este bloque de costes se considera imprescindible para garantizar un mantenimiento eficaz y continuado, reduciendo tiempos de inactividad y asegurando la disponibilidad de embarcaciones para el normal desarrollo de entrenamientos y actividades del CEAR.

4.3. Beneficio industrial

Conforme a lo previsto en el desglose económico del contrato, se contempla un beneficio industrial del 12% sobre el presupuesto de ejecución material, por importe de 7.254,00 €.

Dicho margen se considera necesario para garantizar la viabilidad económica del servicio y permitir al adjudicatario asumir el conjunto de obligaciones, riesgos y responsabilidades inherentes al contrato.

4.4. Justificación del presupuesto y referencia al mercado

El importe del Presupuesto Base de Licitación se considera adecuado para la prestación objeto del contrato, al haberse calculado conforme a la estructura habitual de costes en servicios técnicos de mantenimiento con componente principal de mano de obra especializada, incorporando además los costes indirectos necesarios para la correcta ejecución, así como el margen industrial y los tributos aplicables.

Asimismo, el presupuesto ha sido estimado tomando como referencia precios habituales de mercado y la experiencia en servicios de características similares, teniendo en cuenta igualmente la evolución reciente de costes en bienes y servicios necesarios para la actividad (mano de obra técnica, suministros asociados, herramientas y medios auxiliares), garantizando que el contrato cuente con dotación suficiente para ejecutarse sin merma de calidad ni riesgo de insuficiencia presupuestaria.

5. DISPONIBILIDAD Y RESERVA DE CRÉDITO.

El Director responsable PAIF de los trabajos objeto del contrato que suscribe la presente memoria acredita la existencia de crédito y su reserva para llevar a cabo la licitación solicitada por importe total de 81.921,84 € IVA incluido, con la generación y codificación en el ERP-Navision del expediente de contratación EC26-00024, según el siguiente detalle de anualidades:

ANUALIDAD	PROYECTO	IMPORTE
2026	PRY2026-8035	34.134,10 €
2027	PRY2027-8035	40.960,92 €
2028	PRY2028-8035	6.826,82 €

6. PLAZO DE EJECUCIÓN Y POSIBLES PRÓRROGAS PREVISTAS

El contrato tendrá una duración de 24 meses, pudiendo ser prorrogado por un período de 11 meses siempre y cuando así lo estime Turismo y Deporte de Andalucía.

7. CAUSAS DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

No se prevé modificación del contrato

8. DESCRIPCIÓN DE LOTES O JUSTIFICACIÓN, EN SU CASO, DE NO DIVIDIR EN LOTES

X	NO

Justificación:

Por la naturaleza integral y especializada del servicio objeto del presente contrato, relativo a la reparación y mantenimiento de catamaranes y sus motores, no resulta procedente su división en lotes. Este tipo de servicio requiere una intervención coordinada y técnica que englobe tanto la estructura naval como el sistema de propulsión, cuya separación generaría importantes disfuncionalidades operativas y técnicas.

La segregación en distintos lotes comprometería la trazabilidad de las reparaciones, la coherencia en la planificación de trabajos, y dificultaría la asignación de responsabilidades ante eventuales incidencias, al dividir la intervención sobre elementos interdependientes. Además, una licitación fragmentada podría generar solapamientos en la ejecución o interferencias entre contratistas, afectando negativamente a la seguridad, calidad y continuidad del servicio. Desde el punto de vista de la eficiencia y la gestión contractual, resulta más adecuado encomendar la totalidad del servicio a un único operador con capacidad técnica, logística y organizativa suficiente para asumir de manera global la reparación y el mantenimiento de los catamaranes, garantizando la coordinación, la homogeneidad en los estándares de calidad, y una reducción de tiempos de inactividad de las embarcaciones.

Asimismo, dividir el contrato podría limitar la participación de operadores que solo estarían interesados en asumir la totalidad del servicio, al no ser económicamente rentable o técnicamente viable abordar únicamente una parte del mismo.

9. PROPUESTA DE CRITERIOS DE SOLVENCIA Y ADJUDICACIÓN, Y JUSTIFICACIÓN:

9.1. Criterios de solvencia económica: Serán los establecidos en los Pliegos de Cláusulas Particulares.

9.2. Criterios de solvencia técnica: Relación de los principales repuestos adquiridos en los últimos tres años que incluya su importe y relación de beneficiarios públicos o privados, considerándose acreditada si ha realizado al menos tres trabajos directamente relacionados con el objeto de la licitación.

9.3. Criterios de adjudicación:

Proposición económica: 100%. Se valorará, con un máximo de 100 puntos, la propuesta económica más baja, valorándose proporcionalmente el resto, según la siguiente fórmula:

$$P= 100* \text{ OF mínima/OF}$$

Siendo:

P= Puntuación
OF= Oferta del licitador a valorar, expresada en euros.
OF mínima = Oferta más baja entre todas las admitidas, expresada en euros.

10. PARÁMETROS OBJETIVOS PARA CONSIDERAR UNA OFERTA ANORMALMENTE BAJA

Para considerar una oferta anormalmente baja en los términos del artículo 149.2.a) LCSP se aplicarán los parámetros incluidos en el artículo 85 del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RD 1098/2001, de 12 de octubre).

Se considerarán desproporcionadas o temerarias las ofertas o proposiciones que se encuentren en los siguientes casos:

1. Cuando, concurriendo una sola empresa licitadora, sea inferior al presupuesto base de licitación en más de 25 unidades porcentuales.
2. Cuando concurran dos empresas licitadoras, la que sea inferior en más de 20 unidades porcentuales a la otra oferta.
3. Cuando concurran tres empresas licitadoras, la que sea inferior en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas o proposiciones presentadas. No obstante, se excluirá para el cómputo de dicha media la oferta de cuantía más elevada cuando sea superior en más de 10 unidades porcentuales a dicha media. En cualquier caso, se considerará desproporcionada la baja superior a 25 unidades porcentuales.
4. Cuando concurran cuatro empresas o más empresas licitadoras, las que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas o proposiciones presentadas. No obstante, si entre ellas existen ofertas o proposiciones que sean superiores a dicha media en más de 10 unidades porcentuales, se procederá al cálculo de una nueva media sólo con las ofertas o proposiciones que no se encuentren en el supuesto indicado. En todo caso, si el número de las restantes ofertas o proposiciones es inferior a tres, la nueva media se calculará sobre las tres ofertas o proposiciones de menor cuantía.

Cuando se identifique una proposición que pueda ser considerada desproporcionada o anormal, Turismo y Deporte de Andalucía seguirá el procedimiento previsto en el art. 149, 4, 5, 6, 7 de a LCSP.

11. TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

No aplica.

12. CONCLUSIÓN

Por todo lo anteriormente descrito, se concluye que se hace necesaria la contratación del MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EMBARCACIONES A MOTOR DEL CENTRO ESPECIALIZADO DE ALTO RENDIMIENTO DE REMO Y PIRAGÜISMO DE SEVILLA por un importe de OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS VEINTIUN EUROS CON OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (81.921,84 € IVA incluido).

Sevilla, 10 de marzo de 2026.

Técnico/a Responsable:	Responsable PAIF
Puesto: Director del CEAR y Residencia de Deportistas	Puesto: Subdirector de Instalaciones Deportivas