

MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN

Expediente: 2026-183805

Tipo: Servicios

Procedimiento: Abierto simplificado abreviado

TÍTULO: CONTRATO DE SERVICIOS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE VIAJEROS DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN

ÍNDICE

1	ANTECEDENTES.....	3
2	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN.....	5
2.1	Definiciones.....	5
2.2	Infraestructura y energía.....	5
2.3	Material móvil y herramientas de taller.....	8
2.4	Sistemas de ayuda a la explotación y comunicaciones.....	10
2.5	Señalización ferroviaria y semaforización en cruces.....	14
3	MODELO DE GESTIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN.....	15
3.1	Operación del Sistema Tranviario de Jaén.....	16
4	JUSTIFICACIÓN IDONEIDAD Y NECESIDAD DEL CONTRATO. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO.....	17
5	CLASIFICACIÓN CPV.....	19
6	DIVISIÓN EN LOTES.....	19
7	INSUFICIENCIA DE MEDIOS.....	19
8	PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, VALOR ESTIMADO Y PRECIO DEL CONTRATO.....	20
8.1	Presupuesto base de licitación.....	20
8.1.1	Importe del presupuesto base de licitación:.....	20
8.1.2	Importe desglosado.....	21
8.1.3	Anualidades (IVA incluido).....	21
8.2	Valor estimado del contrato.....	21
8.3	Precio del Contrato.....	22
9	PLAZOS DE DURACIÓN O EJECUCIÓN.....	22
10	PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE.....	22
11	CONDICIONES DE APTITUD.....	22



MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 1 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



12	CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN.....	22
12.1	Criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas.....	22
12.2	Documentación justificativa relativa a los criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas.....	23
12.3	Parámetros objetivos para considerar una oferta anormalmente baja.....	23
12.4	Criterios de desempate.....	25
13	CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.....	25
13.1	Relación de las condiciones especiales de ejecución.....	25
13.1.1	Condición especial de ejecución de tipo ambiental o social.....	25
13.2	Calificación de las condiciones especiales y consecuencias del incumplimiento.....	26
14	SUBCONTRATACIÓN.....	26
15	PENALIDADES.....	26
16	RÉGIMEN DE ABONO DEL PRECIO.....	27
17	OTRAS CARACTERÍSTICAS DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO.....	26
18	SUSPENSIÓN DEL CONTRATO.....	27
19	TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES.....	27
20	RESPONSABLE DEL CONTRATO.....	28

MEMORIA JUSTIFICATIVA

2

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 2 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN

Expediente: 2026- 183805

Tipo: Servicios

Procedimiento: Abierto simplificado abreviado

TÍTULO: CONTRATO DE SERVICIOS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE VIAJEROS DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN

1 ANTECEDENTES

En el marco del “Convenio de Colaboración entre la Consejería de Gobernación, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y el Excmo. Ayuntamiento de Jaén para la puesta en servicio del Sistema Tranviario de Jaén” de fecha 17 de diciembre de 2008 y su Adenda de 20 de mayo de 2010, la Administración de la Junta de Andalucía a través de Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (en adelante AOPJA) construyó las infraestructuras e instalaciones del Sistema Tranviario de Jaén y procedió el 18 de abril de 2011 a su entrega y puesta a disposición del Excmo. Ayuntamiento de Jaén, quién se hizo cargo de las mismas como responsable de su explotación, debido a su carácter municipal, y las asumió haciéndose cargo a partir de ese día de la conservación, mantenimiento y operación de dichas infraestructuras e instalaciones, sin llegar a haberse puesto en servicio hasta la fecha.

Igualmente, en el marco del convenio y adenda citados anteriormente, la Administración de la Junta de Andalucía suministró a través de la AOPJA el material móvil del Sistema Tranviario de Jaén y lo puso a disposición del Excmo. Ayuntamiento de Jaén el 18 de abril de 2018, quién se hizo cargo del mismo y lo asumió haciéndose cargo a partir de ese día de su conservación y mantenimiento, sin haber entrado en operación desde entonces.

El 12 de junio de 2018, la Junta de Andalucía, mediante acuerdo del Consejo de Gobierno declaró de interés metropolitano los servicios del Sistema Tranviario de Jaén, conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, en adelante LOTUMVA. En dicha declaración Igualmente se acordó:

- Que los servicios del Sistema Tranviario de Jaén serían gestionados directa o indirectamente por la Administración Autonómica a través de la Consejería de Fomento y Vivienda de acuerdo con lo previsto en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.
- Que dicha declaración de interés metropolitano permite que las Administraciones Públicas puedan suscribir convenios de colaboración y contratos-programa para contribuir a la financiación de los servicios objeto de la misma.
- Que se habilita al titular de la Consejería de Fomento y Vivienda para dictar las disposiciones y realizar cuantas actuaciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución del presente Acuerdo.
- Que la eficacia de dicho acuerdo queda condicionada a la firma, en su caso y previa la tramitación legal y presupuestaria correspondiente, del convenio de colaboración que se celebre entre la Consejería de Fomento y Vivienda y el Excmo. Ayuntamiento de Jaén para la cofinanciación de los servicios del sistema tranviario de Jaén por parte de ambas Administraciones Públicas.

Desde la entrega y puesta a disposición de las infraestructuras, instalaciones, sistemas y material móvil del Sistema Tranviario de Jaén por la Administración de la Junta de Andalucía al Excmo. Ayuntamiento de Jaén, éstas han pasado por diferentes etapas de paralización, abandono y han sufrido vandalismo (deterioros y robos).

MEMORIA JUSTIFICATIVA

3

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 3 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Con fecha 23 de junio de 2021 se firmó el acuerdo de extinción y liquidación del citado Convenio de 17 de diciembre del 2008. Según dicha liquidación, la Junta de Andalucía se hace cargo de tramitar todos los contratos necesarios para la puesta en marcha del Tranvía de Jaén, y el Ayuntamiento asume la financiación de dichos contratos.

Para gestionar la puesta en marcha del sistema tranviario ha sido necesario llevar a cabo una puesta a punto consistente en la realización de todas aquellas actuaciones de acondicionamiento, reparación, reposición, revisión, mantenimiento, solución de obsolescencias, trámites legales de autorizaciones de puesta en marcha (proyectos específicos de instalaciones, fichas técnicas descriptivas, certificados de dirección técnica, certificados de empresas instaladoras, certificados de inspecciones realizados por organismos de control autorizados, informes técnicos de medición de tensión de taso y contacto,...), suministros, pruebas, integración de infraestructura, instalaciones y sistemas con el material móvil,..., que sean necesarias para que las infraestructuras, instalaciones, sistemas y el material móvil del Sistema Tranviario de Jaén reúnan las condiciones técnicas, de seguridad y legales aplicables, que permitan la puesta en marcha y uso de los mismos para poder iniciar y acometer siguientes fases de puesta en explotación del Sistema Tranviario de Jaén (pre-explotación, explotación, mantenimiento y conservación).

Estos trabajos de puesta a punto se han realizado en el marco de los contratos:

- Contrato de Servicios de puesta a punto del material móvil del Sistema Tranviario de Jaén. T-JA7004/OSV0 (AOPJA).
- Contrato de puesta a punto del Sistema Tranviario de Jaén. Expediente: CONTR/2022/926047 (Varios lotes) (Delegación Territorial en Jaén de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda).
- Coordinación de actividades y de seguridad y salud la puesta a punto del sistema tranviario de Jaén. CONTR 2022/ 926759 (Delegación Territorial en Jaén de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda).

El 29 de junio de 2021 la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, actual Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, y el Ayuntamiento de Jaén, al amparo de lo dispuesto en el artículo 24.1 de la LOTUMVA, firmaron el “Convenio de Colaboración para la Puesta en Servicio del Sistema Tranviario de Jaén” en el que se establece que corresponde a la Junta de Andalucía, la licitación y adjudicación de los contratos necesarios para la operación y mantenimiento de este servicio de transporte.

Según lo acordado entre ambas administraciones, corresponde también a la Junta de Andalucía dirigir, impulsar y controlar la explotación comercial del sistema tranviario de Jaén, y realizar a los adjudicatarios de los correspondientes contratos de operación y mantenimiento del sistema de tranviario de Jaén los abonos por la ejecución del contrato, en los términos en que los pliegos de contratación y en el documento de formalización del contrato se establezcan.

En virtud del artículo 10 del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la Dirección General de Movilidad y Transportes “es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente”, y asume entre otras competencias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda “la gestión, control, explotación e inspección de los servicios de transporte por carretera, ferroviarios, por cable y otros que le correspondan de acuerdo con la legislación vigente”.

En vistas a la explotación comercial del Tranvía de Jaén, se han licitado por la CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA. SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA, los siguientes contratos:

MEMORIA JUSTIFICATIVA

4

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 4 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOFngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- SERVICIOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN (CONTR 2025 0000075843). Adjudicado
- CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL MATERIAL RODANTE Y DEL EQUIPAMIENTO DEL TALLER DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN (CONTR 2024 0000883281). Adjudicado.
- CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN (CONTR 2024 0000880757). Adjudicado.
- CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA, ENERGÍA Y SISTEMAS DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN (CONTR 2024 0000880644). 2 Lotes adjudicados.

Quedando pendientes de licitar ciertos contratos relacionados con la gestión comercial y explotación del Sistema Tranviario de Jaén, entre los que se encuentra el contrato de servicios del seguro obligatorio de viajeros del sistema tranviario de Jaén.

2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN.

2.1 Definiciones

A efectos del presente documento técnico, se entiende que las expresiones siguientes tendrán el significado que, en cada caso, se expone:

- STJa: Sistema Tranviario de Jaén.
- PPTP: Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.
- PCAP: Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.
- PCC: Puesto de Control Central.
- GMAO: Sistema de Gestión de Mantenimiento Asistido por Ordenador de la Administración.
- PCAE: Plataforma de Coordinación de Actividades Empresariales, de tipo portal web, contratada por la Administración, y en la que la Persona Adjudicataria deberá volcar y mantener actualizada la información en el ámbito de su contrato.
- Proyecto de Explotación del STJa: Documentación propiedad de Administración donde se definen todos los planes, reglamentos, programas y protocolos que se tendrán que respetar en el desarrollo de las diferentes actividades de explotación del STJa. Tanto la Persona Adjudicataria como el resto de Contratistas de la Administración en la gestión y mantenimiento del STJa. serán responsables de desarrollar, implantar y mantener actualizados los documentos de este asociados a su actividad.

2.2 Infraestructura y energía.

El Tranvía de Jaén tiene un trazado de 4,78 kilómetros que discurren íntegramente en superficie con un ancho de vía de 1.435 mm (ancho internacional). Se trata de un eje vertebrador Norte-Sur en cuyo itinerario se distribuyen 10 paradas (8 paradas con andén doble lateral y 2 paradas con andén único central) que prestan servicio a los principales enclaves estratégicos y equipamientos públicos de la ciudad: estación de ferrocarril, estación de autobuses, la futura Ciudad de la Justicia, la Universidad, la zona hospitalaria, así como la zona comercial del centro urbano y zonas residenciales, y las zonas industriales y empresariales de Los Olivares y Nuevo Jaén.

La población servida (a 500 metros de una parada) es de 45.000 habitantes. Los estudios de demanda establecen para el primer año de explotación unos 2,5 millones de viajeros/año, con 7.500 pasajeros/día de media.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

5

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 5 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Como se ha indicado, las paradas son de andén lateral doble, exceptuando la parada 5, que es de andén central, y la parada 1, que es de andén lateral simple. Los andenes se han situado siempre en recta, a excepción de la parada 2 que está en curva. La longitud de los andenes es de 32 m, a excepción de la parada 1 que mide 40 m, y su ancho es de 3 m, salvo en el caso de la parada con andén central que es de 4 m. En sus extremos, los andenes disponen de rampas de acceso con pendientes inferiores al 6% para garantizar la accesibilidad.

La velocidad comercial del Tranvía de Jaén es de 20 km/h, siendo su velocidad máxima de 70 km/h.

El trazado es de clara vocación urbana, discurriendo por sus sistemas generales en la zona central, desde el Paseo de la Estación hasta alcanzar el acceso al recinto de Talleres y cocheras y el aparcamiento disuasorio, al norte del término municipal de Jaén, junto a la N-323a.

En la primera del trazado, desde el inicio en Paseo de la Estación hasta la glorieta de Bariloche, el sistema tranviario discurre por un suelo urbanamente muy consolidado con edificaciones próximas. En la segunda parte, desde la glorieta de Bariloche hasta el final del tramo, discurre por suelo no consolidado.

Parar compatibilizar la circulación viaria y tranviaria, en la primera parte del trazado hasta la estación de ferrocarril la plataforma tranviaria es rebasable, con algunas excepciones, como en los primeros metros del trazado donde se ubica la primera parada en Paseo de la Estación.

El resto del trazado, desde la estación de ferrocarril hasta el final, dispone de plataforma tranviaria reservada, con intersecciones semaforizadas con la red viaria en cruces y glorieta, y pasos de peatones.

Dado que los vehículos son de piso bajo, la altura de los andenes sobre la cabeza de carril es de 30 cm y la altura del borde del andén respecto al piso del vehículo en el área de las puertas no es superior a 50 mm.

Las paradas están provistas de marquesinas, así como de todos los elementos necesarios para garantizar la explotación del sistema, como máquinas expendedoras de billetes, circuito cerrado de televisión, megafonía, teleindicadores, suministro de energía, alumbrado, etc.

La línea se inicia en la parte alta del Paseo de la Estación, donde se ubica la parada 1, que actúa como cabecera de la línea. En este tramo la plataforma del tranvía tiene un ancho mínimo de 7 m. y se sitúa en el centro, dejando a ambos lados sendas calzadas de 4 m, a excepción del tramo inicial, del PK 0+000 al 0+120, donde la plataforma discurre en vía única en su inserción lateral con la parada inicial.

El trazado discurre hacia el norte por Paseo de la Estación hasta la parada 2, que se ubica en el entorno de Plaza de las Batallas, integrada en la trama urbana de la ciudad, quedando el monumento de la plaza y sus espacios verdes en la zona central de la parada.

La línea sigue por Paseo de la Estación hasta la antigua Fábrica de Perfumes, donde se localiza la parada 3, próxima a núcleos comerciales, y continúa por la avenida hasta la parada 4, frente a la estación de ferrocarril de Jaén, garantizándose así la intermodalidad entre los sistemas de transporte.

Tras cruzar la Plaza Jaén por la Paz, al final del Paseo de la Estación, la traza del tranvía cruza por el centro de la glorieta mediante un radio de 30 m. Esta es la zona del trazado con radios menores.

A partir de este punto el recorrido enfila la calle del Doctor Eduardo García Triviño, discurriendo en arco con plataforma de 8 m por el centro de su eje viario, dejando dos calzadas en ambos sentidos de 6 m y aceras. En este tramo se sitúa la parada 5, junto a la rotonda de Donantes de Sangre, con andén central, a diferencia de las restantes paradas que son de andén lateral.

Después del cruce con la Avenida de Madrid, el sistema tranviario discurre por Carretera de Madrid y sigue con un trazado curvo y una sección similar hasta la intersección con la carretera de Torrequebradilla, donde se sitúa la parada 6.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

6

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 6 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



El trazado prosigue hasta las proximidades del Campus Universitario Las Lagunillas, donde se ubica la parada 7, y posteriormente sigue por la Carretera de Madrid hasta las inmediaciones del hospital con la parada 8, que servirá para el uso de la zona hospitalaria e industrial permitiendo así la accesibilidad a una zona estratégica de la ciudad.

Desde esta parada hasta la calle Espeluy, la sección de la avenida tiene una vía de servicio que sirve para canalizar las entradas y salidas del hospital y la parada de autobús, así como zonas de aparcamiento, hasta la conexión con Ronda de los Olivares. En este tramo se ubica la parada 9, para dar servicio al polígono industrial Los Olivares.

Finalmente, junto al aparcamiento disuasorio que se ha construido junto a la N-323a se sitúa la parada 10 del Sistema Tranviario de Jaén.

El aparcamiento disuasorio pretende fomentar que los viajeros del área metropolitana de Jaén dejen el coche allí y entren en la ciudad utilizando el transporte público. Dispone de 650 plazas de aparcamiento, de las cuales 13 están reservadas para personas con movilidad reducida, así como dependencias para la gestión del aparcamiento disuasorio y aseos para personal de la explotación del Sistema Tranviario de Jaén.

El sistema tranviario termina en su extremo norte en una rotonda en la carretera N-323a, que permite que el tranvía gire hacia los Talleres y cocheras, situados en la parcela denominada "Vaciacostales". Este recinto tiene una superficie aproximada de 25.225,96 m², y dispone de un edificio de talleres para el mantenimiento, oficinas de gestión y Puesto de Control Central, la estación de servicio y el edificio de control de accesos y vigilancia del recinto, así como la playa de vías para el estacionamiento de los tranvías.

El edificio de talleres tiene una superficie próxima a los 7.000 m² y en él se albergan todas las herramientas de taller y medios necesarios para desarrollar las operaciones de mantenimiento de las unidades móviles. Entre otros equipamientos dispone de:

- Estación de servicio (arenero, grupo compresor, sistema de lavado automático).
- Una vía instalada con el equipo de torneado o perfilado de ruedas (torno de foso).
- Una vía de levante equipada con puente grúa (equipada de elevador encastrado o de columnas móviles de levante y línea aérea de contacto).
- Vía de mantenimiento sobre foso (equipada de pasarela para trabajo en los techos, puente grúa y línea aérea de contacto).

La acometida eléctrica del Sistema Tranviario de Jaén se realiza a través de la SEA Nuevo Jaén Esta subestación alimenta en 132kV, con su centro de transformación de energía 132/KV/20KV situado en el aparcamiento disuasorio. Aquí se transforma dicha tensión a 20kV para que pueda ser distribuida al anillo que alimenta las subestaciones de tracción, ubicadas en:

- Zona de jardines de la Plaza de Jaén por la Paz, próximo a la parada 4.
- Nueva zona verde junto a la glorieta del antiguo enlace de la N-323.
- Aparcamiento disuasorio.

Cada subestación de tracción está formada por equipos transformador-rectificador encargado de transformar la corriente de 20kV a una tensión de 750Vcc, de la cual se alimentan los tranvías, y baja tensión. Cada una de estas subestaciones procura la energía necesaria para alimentar sus propios equipos a 400V-230V. Además de alimentar los servicios necesarios de las diferentes paradas de la línea y las instalaciones.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 7 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



El sistema dispone además de una línea auxiliar de 20kV procedente de la subestación “Los Olivares” que permite alimentar la red tranviaria en caso de fallo en la línea principal de 132kV.



2.3 Material móvil y herramientas de taller

El material móvil que compone la flota de vehículos del Sistema Tranviario de Jaén está compuesto por 5 unidades móviles del modelo Alstom Citadis TGA 302. Se trata de un tranvía de piso bajo, formado por 5 módulos que permiten una capacidad de 186 pasajeros (3,5 pasajeros/m²), 54 de ellos sentados, con dos plazas específicas para PMR y espacios para bicicletas, carros de bebé, etc.

Características

- Longitud total: 32,338 m.
- Anchura: 2,40 m.
- Altura mínima de captación pantógrafo: 3,60 m.
- Altura máxima de captación pantógrafo: 6,50 m.
- Piso bajo 100%, lo que facilita el acceso desde el exterior, así como la movilidad de los pasajeros en el interior del mismo.
- Motorización: 2 de los 3 bogies son motores y el tercero es remolque. Cada bogie motor está equipado con 2 motores de tracción, de modo que en total el vehículo cuenta con 4 motores de tracción.
- Bidireccional: puede circular en los dos sentidos, en función de la cabina en servicio.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

8

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 8 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Equipado con sistema de monitorización de ayuda a la conducción y al mantenimiento, controlado por el Sistema Informático Embarcado (SIE).
- Pasillo ancho de intercirculación entre cajas.
- Equipamiento interior ergonómico.
- Zonas habilitadas para PMR (Personas de Movilidad Reducida).
- Dispositivos de solicitud de parada distribuidos a lo largo del tranvía.
- Estribos retráctiles bajo las puertas de acceso de C1 y C2, para mejorar la entrada y salida de PMR.
- Sistema de interfonía pasajeros-conductor y cabina-cabina.
- Sistema de difusión de anuncios pregrabados.
- Sistema de climatización frío-calor.
- Dispositivos de iluminación interior.
- Dispositivos exteriores de indicación visual de destino y número de línea.
- Dispositivos interiores para visualización de próximas paradas y de lado de apertura de puertas.
- Sistema de validación de los títulos de transporte.
- Estructura de cajas diseñada para la resistencia a esfuerzos mecánicos de carga y de compresión en caso de colisión.
- Lazos de seguridad.
- Sistemas de freno de máxima seguridad.
- Sistema de Hombre Muerto (HM).
- Mando manual de cambio de agujas de vía.
- Sistema de radio para la comunicación con el PCC.
- Sistema de prioridad semafórica en cruces, con mando manual y/o automático.
- Sistemas de alarma y evacuación de pasajeros.
- Sistema de retrovisión exterior mediante video-cámaras.
- Sistema de videovigilancia interior.
- Resistencia interior y exterior al vandalismo.
- Dispositivo para la grabación de sucesos.
- Sistema de protección contra incendios.
- Sistema de protección eléctrica en la captación de alta tensión.
- Iluminación reducida de emergencia en las salas de pasajeros.
- Dispositivos de señalización óptica y acústica sincronizados con la apertura y cierre de las puertas.
- Ventanas practicables (para la ventilación de emergencia).
- Velocidad máxima: 70 km/h
- Aceleración media (0 a 35 km/h): 1,2 m/s²
- Recorrido promedio (estimado en el Plan de Operación comercial): 70.000 km/año/ud.
- Composición unidad simple: M1-C1-NP-C2-M2.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

9

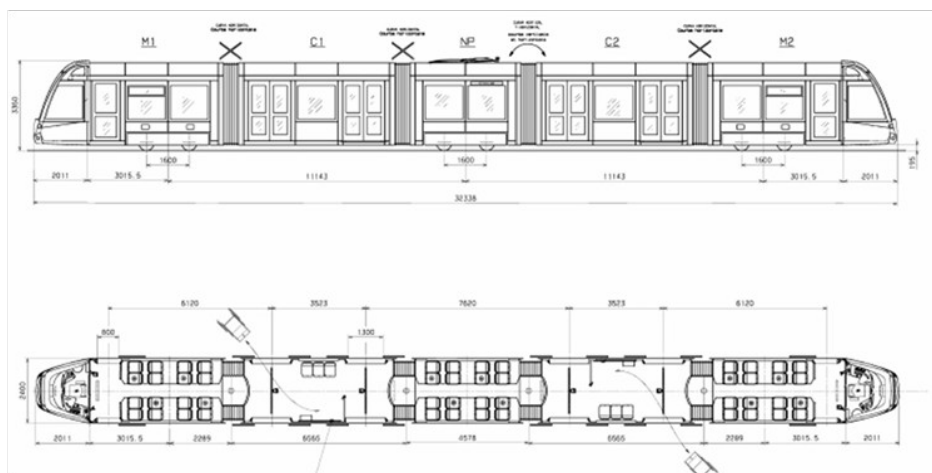
MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 9 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Dimensiones (mm)	
Concepto	Valor
Longitud de motrices M1 y M2	7.315,5
Longitud de cajas suspendidas C1 y C2	6.565
Longitud de nódulo portante NP	4.578
Longitud total del metro ligero	32.338

Dimensiones (mm)	
Altura total del metro ligero (sin pantógrafo)	3.270
Altura del piso (puertas / interior)	320 / 350
Ancho libre de puertas (simple / doble)	800 / 1300
Ancho total del metro ligero	2.400
Distancia entre ejes del bogie (empate)	1.600
Diámetro de rueda (nueva / gastada)	590 / 530

Masas (kg)	
Concepto	Valor
Masa del Metro Ligero en tara	39.702
Masa del Metro Ligero en carga máxima	59.282



Además se dispone de un vehículo bivial marca IVECO/ZAMARBU, tipo/variente/versión IG150EW2CA/ICHN125S/2RO70ACAM2, con denominación comercial 150EW. Este vehículo bivial puede circular por calzadas y por la vía del sistema tranviario, siendo un equipamiento básico para los trabajos de mantenimiento y operación del Sistema Tranviario de Jaén.

2.4 Sistemas de ayuda a la explotación y comunicaciones

MEMORIA JUSTIFICATIVA

10

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 10 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



El Puesto de Control Central es el centro neurálgico de la explotación de la línea, donde se reciben todas las informaciones para la gestión de las circulaciones en modo nominal, y el tratamiento de las incidencias para su gestión y supervisión de todo el equipamiento, instalaciones y sistemas, tanto los principales que se relacionan como los auxiliares (climatización, detección de incendios, detección de intrusión, sistemas de alimentación ininterrumpida, interfonos, etc.).

Las instalaciones de comunicación, telemando y puesto de control del Sistema Tranviario de Jaén son las siguientes: sistema de videovigilancia, sistema de interfonía, Sistema de telefonía, sistema de megafonía, sistema de control de accesos, sistema de cronometría, sistema de billeteaje, sistema de radio, gestión técnica centralizada (GTC), sistema de transmisión de datos, sistema de detección de incendios y SAE-SIV.

Sistema de videovigilancia

El sistema de videovigilancia está basado en un circuito cerrado de televisión (CCTV) constituido por cámaras de vídeo controladas desde el PCC y que permite la visualización en tiempo real y grabación y reproducción en diferido de puntos estratégicos de la línea tales como:

- andenes de las paradas.
- accesos a las subestaciones de energía.
- el emplazamiento de talleres y cocheras incluyendo perímetro exterior, acceso a la vía, nave cocheras, parking y accesos.
- zonas de maniobra en la línea.

El sistema de interfonía

Está constituido por interfonos IP que están conectados con el PCC y que permitirá la atención de dichas llamadas desde las paradas a lo largo de la línea.

El número de interfonos instalados es de 1 por andén. Además las unidades móviles disponen de varios interfonos en su interior.

El sistema de telefonía

Está basado en IP y se compone de:

- una centralita IP PABX instalada en el local técnico del PCC donde están conectados los teléfonos del PCC y la red de transmisión.
- teléfonos IP instalados en el PCC.
- teléfonos IP instalados a lo largo de la línea en las paradas y subestaciones.
- grabador de comunicaciones telefónicas IP conectado al PABX principal e instalado en el PCC.
- teléfonos IP de talleres y cocheras en general.

El sistema de megafonía

Permite establecer mensajes acústicos dirigidos a los viajeros en las paradas, sirviendo de apoyo al resto de sistemas de información al viajero (teleindicadores, CCTV, etc.).

El sistema de control de megafonía se compone de:

- Servidor megafonía, instalado en la sala de enclavamientos.
- Amplificadores en las paradas.
- Altavoces en las paradas.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 11 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Matriz de audio en la sala de enclavamientos del PCC.

Sistema de billeteaje

El equipamiento básico del sistema de billeteaje es una distribuidora automática de tickets (DAT) por andén que está integrada en la infraestructura de la parada y que permite:

- Procesar títulos de transporte en compras y recargas.
- Permitir al usuario realizar el pago.
- Devolver cambio.

Las DAT´s están dotadas de un lector de tarjetas sin contactos norma ISO 14443, su estructura es antivandálica e incorpora medidas de seguridad con generación de alarmas técnicas y envío al Centro de Control de Estaciones y disponen de una ergonomía adecuada para facilitar la utilización de todos los viajeros, de una manera rápida y sencilla.

Así pues, los elementos constitutivos del sistema de billeteaje son:

- Distribuidores automáticos de títulos (DAT)
- Concentrador de distribuidores
- Canceladoras embarcadas
- Pupitre de billeteaje embarcados
- Concentrador de canceladoras
- Portátiles de control de fiscalización
- Concentrador de portátiles de control
- Servidor de billeteaje instalado en el PCC.
- Puesto de personalización de tarjetas para el personal de explotación.

El número de distribuidoras automáticas de tickets es de una por andén. En el caso de las máquinas canceladoras embarcadas se han instalado una por puerta de acceso al coche y terminales móviles para los controladores.

Sistema de radio

Se han implementado dos sistemas de radiocomunicaciones en el Sistema Tranviario de Jaén:

- Un sistema de radioteléfono voz/datos de largo alcance que asegura una cobertura permanente en el área de influencia de los tranvías.
- Un sistema de radiocomunicación de corto alcance en los talleres y cocheras del tipo “red informática de radio” que asegura un intercambio rápido de las bases de datos entre los servidores y los vehículos.

El sistema de radio está compuesto de:

- Servidores de radio.
- Estaciones base de radio para dar cobertura a toda la línea.
- Equipos de radioenlace con la estación base del PCC.
- Puestos de administración y despacho de Tetra.
- Centro de conmutación que integra todos los equipos necesarios.
- Equipos para la RLAN de talleres y cocheras.
- Equipos necesarios embarcados en los tranvías.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 12 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Sistema contra-incendios

Tanto para el conjunto de subestaciones de energía como para el local informático del PCC y sala de enclavamiento se cuenta con un sistema de detección de humo que permitirá la detección de un posible incendio. Cada sistema está constituido por una minicentral y detectores específicos.

Cada local corresponde a una zona y comprende un número de detectores adaptado a su superficie. La central tiene por objeto la vigilancia del cambio de estado de los detectores vinculados, así como la detección de la aparición de fallos del sistema.

Sistema de cronometría

El sistema de cronometría utiliza una señal GPS con la información horaria que se conecta a una central que distribuye dicha señal a equipos clientes situados a lo largo de la línea y a todos los dispositivos y servidores para que todos estén sincronizados bajo un mismo patrón.

En una parada, la función de distribución de la información horaria a los usuarios se realiza indirectamente mediante los paneles de información a viajeros.

El sistema de cronometría posee las siguientes funciones:

- la sincronización de los equipos centrales del PCC
- la difusión de la información horaria en el emplazamiento de Jaén
- la gestión de alarmas

Sistema de control de accesos

El sistema de control de accesos se compone de:

- Servidor PCC, instalado en la sala técnica, en uno de los armarios de los equipos.
- Unidades de control con comunicación IP, instalados en los locales técnicos que podrá gestionar hasta 2 tarjetas.
- Lectores de tarjetas instalados cerca de las puertas a controlar.
- Llave de seguridad para poder abrir manualmente.

SAE-SIV

El Sistema de ayuda a la explotación (SAE) es el sistema vital para asegurar la calidad del servicio en términos de puntualidad y regularidad, y está basado en una comunicación permanente entre los computadores del centro de control y el material rodante, así como en una localización continua del tranvía a lo largo de su recorrido.

El Sistema de información al viajero (SIV) permite dar un servicio al usuario, informándole de los tiempos de espera, destinos, incidencias, etc. Se utiliza para ello paneles indicadores en las paradas y megafonía. Se han dispuesto 2 por parada, integrados en la marquesina existente, de manera que cada grupo de usuarios reciba únicamente la información del andén en que se encuentra. Estos terminales recibirán la información del SAE, representando las estimaciones de tiempos que éste les envíe.

El sistema SAE-SIV es un sistema distribuido de tipo informático, destinado a supervisar y organizar el Sistema Tranviario de Jaén. Está compuesto de los subsistemas siguientes:

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 13 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- El SAE-SIV central, que constituye el corazón del sistema. Está compuesto de un conjunto de ordenadores de tipo servidor y estaciones de trabajo (servidores redundados para incrementar la disponibilidad). Realiza los tratamientos en tiempo real y en diferido. Soporta la interfaz hombre/maquina (IHM) necesaria a los usuarios (agentes de regulación, comercial, mantenimiento, seguridad). Los servidores del SAE-SIV central están instalados en la sala informática central del edificio de oficinas del centro de mantenimiento (CDM, cocheras, talleres y oficinas anexas).
- El SAE-SIV embarcado, instalado a bordo de cada una de las unidades del material rodante en explotación o utilizado por los agentes a pie, asegura las funciones de ayuda a la explotación propias a cada tipo de utilización. Para cada unidad de material rodante el SAE-SIV embarcado está constituido principalmente del ordenador embarcado en interfaz con los periféricos embarcados del vehículo (material rodante, sistemas de información al viajero, sistemas de billeteaje y canceladoras). El sistema embarcado gestiona las informaciones relativas al vehículo, las envía al SAE-SIV central y recibe en respuesta informaciones y órdenes.
- Los Terminales de información al viajero, instalados en las paradas del tranvía.
- Las balizas de relocalización de los tranvías, instaladas en la vía.

2.5 Señalización ferroviaria y semaforización en cruces

El Sistema Tranviario de Jaén se basa en el concepto de marcha a la vista. El conductor del tranvía es responsable del respeto de las distancias mínimas de seguridad con el resto de los tranvías.

Existen señales e indicadores que también permitan al conductor adaptar su velocidad en función de la parte de vía libre que exista delante.

La Señalización ferroviaria (SIG) es sistema vital para los movimientos en seguridad de los tranvías a lo largo de la línea, y está basado en automatismos, elementos de posicionamiento en seguridad del tranvía, indicadores luminosos para el conductor, aparatos de vía que permiten las maniobras, etc.

La señalización ferroviaria se utiliza únicamente en las zonas de maniobra automáticas, donde existe un riesgo real de colisión entre tranvías o de movimiento inoportuno de una aguja.

Estas zonas de maniobra son:

- Zonas de maniobra en línea, concretamente los términos de línea (paradas 1 y 10) y la cabecera de servicio parcial situada en la parada 6.
- Las comunicaciones de vía dedicadas a la explotación en servicio provisional o en modo degradado, situadas en las inmediaciones de la parada 4 (estación de ferrocarriles).
- La zona de entrada y salida del centro de mantenimiento de talleres y cocheras del Sistema Tranviario de Jaén.

La señalización ferroviaria tiene como objetivos principalmente los siguientes:

- El mando de los itinerarios.
- La gestión de los itinerarios incompatibles en seguridad, para evitar conflictos de movimientos.
- La destrucción (liberación) de los itinerarios.
- La autorización de recorrer el itinerario.
- El control y enclavamiento de agujas.
- La visualización en el PCC.
- La generación y tratamiento de alarmas.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

14

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 14 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOFngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- La protección de zonas particulares.

La señalización viaria y semaforización de cruces (SIR) da prioridad al tranvía frente al tráfico rodado y permite gestionar la seguridad de los movimientos de dicho tráfico, así como del resto de usuarios de la calzada y peatones. La semaforización está controlada por los reguladores de tráfico instalados en los cruces, que actúan dando prioridad al tranvía mediante la programación del regulador, modificando la duración de la fase que da paso al tranvía. De este modo se evita que el tranvía se pare en un cruce, o, si llega a pararse, lo haga el menor tiempo posible manteniendo así la seguridad del cruce y procurando que el impacto sobre el tráfico sea el menor posible.

Cada cruce del tranvía es autónomo y dispone de los equipos necesarios para su funcionamiento:

- Detectores de paso del tranvía.
- Detectores de presencia de automóviles.
- Un controlador de cruces.
- Dispositivos de señalización luminosa (semáforos de tranvía, viales y peatonales).

La regulación de los flujos es tratada por micro-regulación local al nivel del controlador de cruce.

3 MODELO DE GESTIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN

El Sistema Tranviario de Jaén se gestionó en su fase de proyecto y obra por los procedimientos tradicionales en la contratación de obra pública, es decir, con la licitación, adjudicación y supervisión de los trabajos de consultoría, obra, instalaciones y sistemas, y fabricación de material móvil por parte de la Administración responsable, la Junta de Andalucía, a través de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.

El modelo final de explotación adoptado en el Sistema Tranviario de Jaén es de gestión directa por parte de la Junta de Andalucía a través de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, asumiendo las funciones de supervisión del funcionamiento del sistema tranviario de transporte de pasajeros, y la implantación de las decisiones ejecutivas, de acuerdo al plan de explotación y los pliegos contractuales, siempre bajo los parámetros de calidad, fiabilidad, sostenibilidad y seguridad del servicio.

Para la puesta en explotación comercial del sistema público de transportes del Sistema Tranviario de Jaén, la Junta de Andalucía ha decidido apoyarse en los siguientes contratos de servicios:

- Operación del Sistema Tranviario de Jaén.
- Mantenimiento integral de Material Móvil y del equipamiento del Taller del Sistema Tranviario de Jaén.
- Mantenimiento de las infraestructuras y sistemas del Sistema Tranviario de Jaén.
 - Infraestructura. Instalaciones generales, energía y electrificación.
 - Sistemas de seguridad, ayuda a la explotación, comunicaciones y semaforización.
 - Señalización ferroviaria.
- Coordinación de actividades empresariales, prevención de riesgos laborales, seguridad y salud.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 15 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Otros contratos relacionados con la gestión comercial y explotación del Sistema Tranviario de Jaén (recaudación y recarga, pólizas de seguros, pago bancario, etc.).

3.1 Operación del Sistema Tranviario de Jaén

Se trata del contrato principal para el desarrollo de la Operación, e incluye la operación del sistema tranviario propiamente dicha, y la coordinación operacional de los restantes contratos de mantenimiento y gestión del STJa.

Operación del sistema:

- Operar el Sistema tranviario de Jaén de acuerdo con el Plan de Operación que se apruebe por la Administración para el STJa.
- Dotar al contrato del personal necesario a efectos de conducción, apoyo técnico, formación, planificación, inspección, atención al cliente, puesto de control central y apoyo en línea, etc., adecuándolo a las necesidades del servicio en cada momento, incluyendo refuerzos de inspección y conducción en los periodos de mayor demanda como pueden ser los días festivos de Semana Santa y otros.
- Garantizar la Seguridad y Autoprotección del sistema, de acuerdo con el Plan de Seguridad y Autoprotección de la Administración.
- Formación continua y entrenamiento de su personal.
- Controlar la Calidad del Servicio, de acuerdo con el Plan de Control de la Calidad del Servicio del Operador. y prestar apoyo para los requerimientos del Plan de Seguimiento de la Explotación de la Administración.
- Operación del aparcamiento disuasorio.
- Mantener actualizada la Documentación de Explotación asociada a su actividad (especialmente Plan de Operación y el Plan de Control de la Calidad del Servicio), y en su caso desarrollarla e implantarla. Así mismo supervisar la del resto de mantenedores de la forma que se determine.
- Gestionar la billética, el stock de títulos de viaje y personalizadores de tarjetas propios de la Administración, así como los puntos de venta manual. A demanda de la Administración se podrá exigir la destrucción certificada de títulos desfasados o caducados.
- Realizar un análisis periódico de las incidencias en la explotación, incluyendo las responsabilidades a los distintos agentes implicados en las mismas.
- Realización de control de validaciones de billetes y el seguimiento del control del fraude, con análisis y resolución de incidencias, y emisión de informes con el desglose, periodicidad, contenido y formato que se acuerde con la Administración.
- Realización de los informes mensuales de ingresos y recargas, incluyendo el análisis de las incidencias, arqueos, descuadres, reclamaciones y otros. Se emitirán los informes con el contenido, periodicidad, desglose y formato que la Administración exija.
- Gestionar la Calidad, Medio Ambiente y la Seguridad y Salud en el Trabajo de su actividad y de acuerdo al Plan de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad de la Administración. Dentro de esta actividad se englobará la gestión de los residuos propios que se generen durante la operación, en cumplimiento de la legislación vigente.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 16 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfgJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Realizar las limpiezas del sistema e infraestructuras e instalaciones, incluyendo el material móvil tanto a mano como con máquina de lavado (ubicada en talleres) con la periodicidad que se acuerde con la Administración
- Realizar las labores de vigilancia y seguridad para proteger el Sistema Tranviario de Jaén, con la mayor eficacia y eficiencia, y que se presten adecuadamente y en cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación a cada actividad, a fin de mantener la indemnidad de las personas e instalaciones y garantizar las actividades que se desarrollan en el STJa, interfiriendo lo menos posible en su desarrollo diario.

Coordinación operacional del sistema:

- Realizar las tareas de Coordinación Operacional del Mantenimiento. Se tendrá que coordinar y supervisar el correcto desempeño de las distintas actividades de los contratistas de mantenimiento y agentes implicados en la explotación de acuerdo a lo establecido en sus contratos, en los Planes de Mantenimiento y los procedimientos aprobados, con el objetivo de alcanzar la mejor optimización de los recursos, fiabilidad, calidad del servicio y seguridad a ofrecer a los usuarios.
- Colaborar con el resto de agentes implicados en la explotación del STJa por medio de la suscripción del acta de colaboración entre contratistas del STJa y coordinar posteriores actualizaciones en su caso, así como asistir a la renovación de los Acuerdos de Colaboración entre contratistas de la Administración.
- Utilizar, particularizar y mantener actualizado el sistema GMAO y de gestión de incidencias de la Administración (en aquellas actividades bajo su responsabilidad). En el caso del gestor de incidencias el contratista deberá finalizar su desarrollo e implantación.
- Asistir a la Administración supervisando que el resto de contratistas de la Administración mantienen actualizada la Documentación de Explotación de las actividades a su cargo, y emitiendo informes sobre la misma a petición de la Administración.
- Detección, análisis, emisión de informes de control y vigilancia en las afecciones al Dominio Público Ferroviario del STJa.

4 JUSTIFICACIÓN IDONEIDAD Y NECESIDAD DEL CONTRATO. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO

El Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, establece que cualquier medio de transporte público colectivo de personas debe contar con un seguro cuya finalidad sea:

Artículo 1º, Finalidad del Seguro.

Debe ser indemnizar a los viajeros o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurren las circunstancias establecidas en el Reglamento.

Artículo 2º. Naturaleza del Seguro.

1. *El Seguro que se regula en este Reglamento tiene carácter obligatorio y ampara a todo viajero que utilice medios de locomoción destinados al transporte público colectivo de personas.*
2. *El Seguro Obligatorio de Viajeros constituye una modalidad del Seguro Privado de Accidentes individuales, compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente.*

MEMORIA JUSTIFICATIVA

17

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 17 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



3. *El Seguro Obligatorio de Viajeros no libera a las Empresas transportistas, a los conductores de los vehículos, o a terceros de la responsabilidad civil en que, dolosa o culposamente, pudieran incurrir por razón del transporte de personas, ni las prestaciones satisfechas por razón de dicho Seguro reducen el importe de la expresada responsabilidad.*

Se trata por lo tanto de un seguro obligatorio para las empresas de transporte público colectivo, que da cobertura al pasajero que en el momento del accidente lleve consigo el título de transporte válido, y a los menores de edad que, en función de la normativa de cada medio de transporte, no tengan que pagar su billete para viajar.

Este seguro queda integrado en el importe del título de viaje, y da cobertura a las lesiones físicas producidas durante el viaje.

Considerando esta normativa básica de obligada aplicación en un sistema de transporte ferroviario de pasajeros como es el caso del Sistema Tranviario de Jaén, con carácter previo al inicio de la actividad comercial del STJa debe procederse a la licitación y adjudicación del citado contrato de servicios.

El objeto de la licitación que se propone es el contrato de servicios del Seguro Obligatorio de Viajeros de Sistema Tranviario de Jaén, para dar cumplimiento a una de las coberturas de pólizas de seguros privados que la Junta de Andalucía debe disponer para el ejercicio y desarrollo de sus funciones y competencias en el marco de la gestión, explotación, vigilancia y mantenimiento del Sistema Tranviario de Jaén.

El alcance del contrato queda definido por el propio Reglamento, que especifica:

Artículo 3.º Contenido. La cobertura garantizada por el Seguro Obligatorio de Viajeros comprende, exclusivamente, las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria establecidas en esta disposición, cuando, como consecuencia de un accidente producido en las circunstancias previstas en el artículo 1, se produzca muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero.

Artículo 6.º Asegurados.

1. *Se encuentra protegida por este Seguro toda persona que en el momento del accidente esté provista del título de transporte, de pago o gratuito.*

Cuando el título de transporte se expida sin exigir la identificación del viajero, se presumirá que el accidentado estará provisto de billete en todos aquellos casos en que por las características del accidente sea verosímil el extravío o destrucción de dicho billete.

2. *Están también protegidos los usuarios menores de edad que, según las normas que regulan cada medio de transporte, estén exentos del pago de billetes o pasaje.*

3. *Son también asegurados el personal dedicado por la Empresa transportista a los servicios requeridos para la utilización o el funcionamiento del vehículo, así como el personal al servicio de las Administraciones Públicas que se hallen, durante el viaje, en ejercicio de sus funciones.*

Artículo 7º. Riesgos cubiertos. Gozarán de la protección del Seguro Obligatorio de Viajeros las lesiones corporales que sufran éstos a consecuencia directa de choque, vuelco, alcance, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo.

Artículo 8.º Accidentes protegidos.

1. *Como norma general serán protegibles los accidentes acaecidos durante el viaje y los ocurridos, tanto antes de comenzar éste, una vez que el vehículo hubiera sido puesto a disposición de los viajeros para utilizarlo, como los inmediatamente sobrevenidos después de terminar, siempre que, al producirse, el asegurado se encontrara en dicho vehículo.*

MEMORIA JUSTIFICATIVA

18

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 18 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



2. Gozarán, no obstante, de protección:

a) Los accidentes ocurridos al entrar el asegurado en el vehículo o salir de él por el lugar debido, teniendo contacto directo con aquél, aun cuando lo tuviera también con el suelo, así como los ocurridos durante la entrega o recuperación del equipaje directamente del vehículo.

b) Los accidentes que ocurran con ocasión de acceso o abandono de vehículos que hayan de ocuparse o evacuarse en movimientos por exigirlo así la naturaleza del medio de transporte.

c) Los que sobrevinieran cuando fuera necesario efectuar el acceso o evacuación del vehículo en situación excepcional que implique para él mayor peligrosidad que de ordinario, y ocurra durante la misma.

3. Los asegurados comprendidos en el número 3 del artículo 6.º, se hallarán, además, protegidos durante el tiempo en que, por razón de su cometido, deban permanecer en el vehículo antes y después de efectuarse el viaje.

Artículo 9.º Accidentes excluidos.

La protección del Seguro no alcanzará a los asegurados que provoquen los accidentes en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o estimulantes o mediante la comisión de actos dolosos.

5 CLASIFICACIÓN CPV

Código CPV:

- 66515000-3 - Servicios de seguros de daños.
- 66514100-7 - Seguros relacionados con el transporte.

Código NUTS del lugar principal de ejecución: ES616

6 DIVISIÓN EN LOTES

La naturaleza de los riesgos a cubrir mediante la suscripción de la póliza del seguro obligatorio de viajeros y, en consecuencia, del contrato, justifica el no fraccionamiento del mismo en lotes, teniendo en cuenta que el objeto del contrato carece esencialmente de fracciones que gocen de sustantividad propia o sean susceptibles de utilización separada, por lo que resulta inviable proceder a su ejecución independiente.

7 INSUFICIENCIA DE MEDIOS

La Dirección General de Movilidad y Transportes no cuenta en la actualidad con los medios materiales, técnicos ni económicos necesarios para:

- Asumir directamente el riesgo asegurado.
- Gestionar prestaciones en caso de accidente.
- Prestar de manera eficaz y continuada un servicio equivalente al que ofrecen las entidades aseguradoras.

La especialización técnica y regulatoria del sector asegurador hace inviable la cobertura interna de este tipo de riesgos, por lo que se considera imprescindible acudir a un operador externo debidamente autorizado.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

19

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 19 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Por tanto, queda justificada la necesidad de formalizar un contrato de servicios con una entidad aseguradora para la prestación del seguro obligatorio de viajeros.

8 PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, VALOR ESTIMADO Y PRECIO DEL CONTRATO

8.1 Presupuesto base de licitación

8.1.1 Importe del presupuesto base de licitación:

- Importe total (IVA excluido): 40.000,00 euros
- Importe del IVA: Exento
- Importe total (IVA exento e impuestos incluidos): 40.000,00 euros

El presupuesto base de licitación del contrato de servicios del Seguro Obligatorio de Viajeros del Sistema Tranviario de Jaén asciende a 40.000,00 euros (IVA exento e impuestos incluidos), con el siguiente desglose:

- Prima anual SOV primer año: 20.000,00 euros (impuestos incluidos)
- Prima anual SOV segundo año: 20.000,00 euros (impuestos incluidos)

El presupuesto base de licitación para el periodo de duración del contrato de dos años asciende a CUARENTA MIL euros (40.000,00 €), Prima total impuestos incluidos, lo que equivale a una prima anual de 20.000,00 €.

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN				
Descripción/Concepto		Año 1	Año 2	Importe Total
Prima anual SOV primer año: 20.000,00 euros (impuestos incluidos)		20.000,00 €		20.000,00 €
Prima anual SOV segundo año: 20.000,00 euros (impuestos incluidos)			20.000,00 €	20.000,00 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IVA exento e impuestos incluidos)		20.000,00 €	20.000,00 €	40.000,00 €

El cálculo del presupuesto de licitación del servicio se realiza por análisis de las primas de riesgo de distintas aseguradoras en condiciones similares de número de usuarios estimados y previsión de kilómetros recorridos durante el periodo de ejecución para calcular la prima anual, dado que se trata de una explotación que inicia ahora su actividad comercial.

Servicio comercial STJa: pendiente de inicio
Longitud: 4,7 km
Flota de trenes: 5 uds.
Promedio usuarios/día: 7.500 usuarios

SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN	1º AÑO	2º AÑO	3º AÑO
Usuarios (estimados)	1.800.000	1.900.000	2.000.000
Kilómetros recorridos (estimados)	350.000	350.000	350.000

MEMORIA JUSTIFICATIVA

20

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 20 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



8.1.2 Importe desglosado

El presupuesto base de licitación del contrato de servicios del Seguro Todo Riesgo Daños Materiales del Sistema Tranviario de Jaén asciende a 40.000,00 euros, IVA exento (Operación exenta de I.V.A. en virtud del artículo 20. Uno 16º de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del I.V.A.) e impuestos incluidos, con el siguiente desglose:

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN. Desglose	
Descripción/Concepto	Importe
Costes Directos	35.988,00 €
Costes Indirectos	0,00 €
Otros eventuales gastos calculados para su determinación	4.012,00 €
Prima del consorcio e impuestos aplicables ((IPS, Consorcio de seguros y otros impuestos)	4.012,00 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IVA exento e impuestos incluidos)	40.000,00 €

8.1.3 Anualidades (IVA incluido)

ANUALIDADES (Iva incluido)	
Año	Importe
2026	20.000,00 €
2027	20.000,00 €

8.2 Valor estimado del contrato

El valor estimado del contrato es: 40.000,00 €

En el cálculo del valor estimado del contrato se han tenido en cuenta los costes derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes, los costes derivados de la ejecución material de los servicios, y otros gastos calculados para su determinación (prima del consorcio e impuestos aplicables). Además, se ha tenido en cuenta que:

- No están previstas prórrogas del contrato.
- No está previsto abonar primas.
- No están previstas modificaciones al alza del contrato.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se incluye a continuación el detalle y cálculo del Valor Estimado del Contrato:

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO					
Concepto/Descripción	Importe Contrato Inicial	Importe Prórrogas	Importe Primas	Importe Modificaciones	Total Importe
VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	40.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.000,00 €
IVA (exento)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IVA exento e impuestos incluidos)	40.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.000,00 €

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 21 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



8.3 Precio del Contrato

La forma de determinar el precio del contrato es a tanto alzado de la totalidad de las prestaciones del contrato:

- Prima anual SOV primer año: 20.000,00 euros (impuestos incluidos)
- Prima anual SOV segundo año: 20.000,00 euros (impuestos incluidos)

9 PLAZOS DE DURACIÓN O EJECUCIÓN

El plazo de duración del contrato de servicio objeto del presente expediente de contratación será de VEINTICUATRO (24) meses (2 años) a contar desde la fecha de formalización del contrato (firma de la póliza de seguros).

No están previstas prórrogas del contrato.

10 PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE

Procedimiento de adjudicación: Abierto simplificado abreviado.

Forma de presentación de ofertas: electrónica a través de SiREC-Portal de licitación electrónica:
<https://juntadeandalucia.es/temas/contratacion-publica/perfiles-licitaciones/licitacion-electronica.html>

Tramitación del expediente: Ordinaria

Posibilidad de variantes: No

Obligación de subrogación de personal por norma legal, convenio colectivo o acuerdo de negociación colectiva de eficacia general: No

11 CONDICIONES DE APTITUD

Se exige habilitación empresarial o profesional, concretamente: La aseguradora debe estar autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda (actualmente a través de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones - DGSFP) para operar en el ramo de accidentes individuales (Certificado de la Dirección General de Seguros y Fondo de pensiones con el fin de acreditar la condición de aseguradoras de los licitadores).

12 CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Un único criterio de adjudicación relacionado con los costes: Proposición económica.

12.1 Criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas

Los criterios cuantificables mediante la mera aplicación de fórmulas son los siguientes:

- Proposición económica.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 22 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



La proposición económica se realizará por precio a tanto alzado de la totalidad de las prestaciones del contrato.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 150.1, segundo párrafo, de la LCSP, cuando el único criterio a considerar sea el precio, se entenderá que la mejor oferta es la que incorpora el precio más bajo.

12.2 Documentación justificativa relativa a los criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas

Proposición económica. La proposición, debidamente firmada y fechada, deberá ajustarse al modelo que figura en el Anexo V del Pliego de Cláusulas Administrativas del Contrato.

12.3 Parámetros objetivos para considerar una oferta anormalmente baja

MEMORIA JUSTIFICATIVA

23

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 23 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



a) Para un número de ofertas admitidas inferior a cinco ($n < 5$):

Los parámetros objetivos en función de los cuales se apreciará, en su caso, que las proposiciones no pueden ser cumplidas como consecuencia de la inclusión de valores anormalmente bajos, serán los siguientes:

- Cuando concurriendo un (1) solo licitador, su oferta económica sea inferior al presupuesto base de licitación en más de 10 unidades porcentuales ($Of_i < 0,90 \cdot PBL$).
- Cuando concurriendo dos (2) licitadores, la oferta económica sea inferior en más de 5 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas económicas válidas admitidas ($Of_i < 0,95 \cdot Of_m$).
- Cuando concurriendo tres (3) o cuatro (4) licitadores, la oferta económica sea inferior en más de 2,5 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas económicas válidas admitidas ($Of_i < 0,975 \cdot Of_m$).

Se define “ Of_m ” como la media aritmética de las ofertas económicas válidas presentadas.

$$Of_m = \frac{1}{n} \cdot \sum_{i=1}^{i=n} Of_i$$

n = número total de ofertas válidas presentadas.

b) Para un número de ofertas admitidas mayor o igual a cinco ($n \geq 5$):

En este caso, el valor a partir del cual se considera una oferta anormalmente baja, se calculará utilizando la desviación estándar (S) de las ofertas válidamente admitidas. El objetivo que se persigue con esta nueva formulación es eliminar aquellas ofertas extremas (excesivamente altas o bajas) en el cálculo del valor medio (Mr) que se utiliza para conocer las ofertas anormalmente bajas.

De esta manera el valor medio no quedaría desvirtuado por algún valor extremo presentado. En caso que todos los valores estén suficientemente cercanos al valor medio, ninguna oferta quedaría excluida en el cálculo de Mr siendo en este caso $Mr = Of_m$.

La metodología de cálculo es la siguiente:

Cuando concurriendo cinco (5) o más licitadores, la oferta económica sea inferior en más de 2,5 unidades porcentuales a la Media de referencia (Mr) de las ofertas económicas válidas admitidas.

Si $Of_i < (0,975) \cdot Mr$, Of_i es presuntamente anormal o desproporcionada.

La Media de Referencia (Mr) se calcula de la siguiente manera:

Se calcula el valor de la desviación estándar (s) de las ofertas válidas admitidas:

$$S = \left[\frac{\sum_{i=1}^{i=n} Of_i^2 - n \cdot Of_m^2}{n} \right]^{\frac{1}{2}}$$

S = Desviación estándar de todas las ofertas válidas presentadas

Of_i = Oferta “ i ”

n = número total de ofertas válidas presentadas, según prescribe el artículo 149.3 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público

Of_m = Media aritmética de las ofertas válidas presentadas

MEMORIA JUSTIFICATIVA

24

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 24 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



De entre las “n” ofertas presentadas se seleccionarán las “k” ofertas cuyo valor cumplan la siguiente condición:

$$|Of_i - Of_m| \leq S$$

Se calculará la Media de Referencia teniendo en cuenta exclusivamente las “k” ofertas seleccionadas:

$$Mr = \frac{1}{k} \cdot \sum_{j=1}^{j=k} Of_j$$

Siendo Of_j la oferta “j” que cumple la condición $|Of_j - Of_m| \leq S$

En estos supuestos se estará a lo previsto en la LCSP y en el RGLCAP. Cuando hubieren presentado ofertas empresas que pertenezcan a un mismo grupo, en el sentido del artículo 42.1 del Código de Comercio, se tomará únicamente, para aplicar el régimen de identificación de las ofertas incursas en su presunción de anormalidad, aquella que fuere más baja, y ello con independencia de que presenten su oferta en solitario o conjuntamente con otra empresa o empresas ajenas al grupo y con las cuales concurran en unión temporal.

12.4 Criterios de desempate

Se indican a continuación los criterios de adjudicación específicos establecidos para el desempate y su orden de aplicación en el caso de que, tras la aplicación de los criterios de adjudicación, se produzca un empate entre dos o más ofertas:

1. Propositiones presentadas por aquellas empresas que tengan la marca de excelencia o desarrollen otras medidas destinadas a lograr la igualdad de oportunidades, cuenten con protocolo de acoso sexual y por razón de sexo, así como que las medidas de igualdad aplicadas permanezcan en el tiempo y mantengan la efectividad.
2. Propositiones presentadas por aquellas empresas que, al vencimiento del plazo de presentación de ofertas, tengan en su plantilla un porcentaje de personas trabajadoras con discapacidad superior al 2 %. En caso de empate entre aquéllas, tendrá preferencia la persona licitadora que disponga del mayor porcentaje de personas trabajadoras fijas con discapacidad en su plantilla.

13 CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

13.1 Relación de las condiciones especiales de ejecución

13.1.1 Condición especial de ejecución de tipo ambiental o social

La persona contratista tendrá que adoptar la/s siguiente/s medida/s, como condición/es especial/es de ejecución del art. 202.2 LCSP:

CLÁUSULAS SOCIALES

Atención a las personas aseguradas:

La entidad adjudicataria deberá garantizar, en la gestión del Seguro Obligatorio de Viajeros, una atención a las personas aseguradas basada en criterios de accesibilidad, igualdad de trato y protección de las personas en situación de vulnerabilidad, asegurando en todo caso:

- La existencia de canales de comunicación accesibles y comprensibles para la correcta información sobre derechos, coberturas y tramitación de siniestros.
- Una gestión de las indemnizaciones objetiva, transparente y no discriminatoria.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

25

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 25 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- La adecuada atención y priorización en la tramitación de siniestros cuando afecten a personas especialmente vulnerables (menores, personas mayores o personas con discapacidad).

El órgano de contratación podrá requerir a la adjudicataria la acreditación del cumplimiento de esta condición. Su incumplimiento podrá dar lugar a la imposición de penalidades o, en su caso, a la resolución del contrato.

13.2 Calificación de las condiciones especiales y consecuencias del incumplimiento

No se han previsto penalidades por incumplimiento de las condiciones especiales de ejecución del contrato.

14 SUBCONTRATACIÓN

Con relación a la subcontratación:

- No se ha previsto que determinadas partes o trabajos deberán ser ejecutadas directamente por la persona contratista o, en el caso de una oferta presentada por una unión de empresarios, por un participante en la misma.
- Se ha previsto que la persona licitadora NO debe indicar en la oferta (en Declaración Responsable Unificada del Anexo II-B) la parte del contrato que tenga previsto subcontratar.
- Se ha previsto que la persona contratista NO debe indicar si tiene previsto subcontratar los servidores o los servicios asociados a los mismos que puedan suponer acceso a datos personales.
- Se ha previsto que la ejecución del contrato NO debe ir acompañada de medidas de seguridad especiales de acuerdo con disposiciones legales o reglamentarias.
- Se ha previsto que en caso de infracción de las condiciones establecidas para proceder a la subcontratación, así como la falta de acreditación de la aptitud de la persona subcontratista o de las circunstancias determinantes de la situación de emergencia o de las que hacen urgente la subcontratación, se establecen las siguientes consecuencias: Resolución del contrato, siempre que suponga el incumplimiento de la obligación principal del contrato.
- Se ha previsto la NO realización de pagos directos a subcontratistas.
- Se ha previsto la NO comprobación por el órgano de contratación del estricto cumplimiento de los pagos que la persona contratista ha de hacer a todas las subcontratistas o suministradoras que participen en el contrato.
- Se ha previsto la NO reserva de un porcentaje mínimo de la ejecución de contratos en el marco de programas de empleo protegido.

15 PENALIDADES

Con relación a las penalidades:

- NO se han previsto penalidades por demora en la ejecución parcial o total del plazo de ejecución, distintas de las establecidas en el primer párrafo del artículo 193.3 de la LCSP.
- No se han previsto las siguientes penalidades por cumplimiento defectuoso.
- No se han previsto las penalidades por incumplimiento parcial en la ejecución de las prestaciones

MEMORIA JUSTIFICATIVA

26

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 26 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



definidas en el contrato, por causas imputables a la persona contratista.

- No se han previsto penalidades por incumplimiento de las obligaciones en materia medioambiental, social o laboral.

16 RÉGIMEN DE ABONO DEL PRECIO

- Se han previsto pagos anuales en los que se realizará el abono anual de la póliza en un plazo de 30 días desde la presentación y aprobación de la factura electrónica.
- Se ha previsto que el plazo para aprobar los documentos que acrediten la conformidad de la realización del objeto del contrato sea de 30 días.
- No se ha previsto el abono a cuenta de operaciones preparatorias.

17 OTRAS CARACTERÍSTICAS DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Otras características del contrato que se han previsto son las siguientes:

- NO se ha establecido plazo de garantía.
- La NO necesidad de un programa de trabajo.
- Se ha considerado que NO hay información a la que se le atribuya carácter confidencial.
- NO se ha considerado la obligación de tener suscrito un seguro que cubra las responsabilidades que se deriven de la ejecución del contrato.
- NO se ha considerado la posibilidad de cesión del contrato.
- La NO exclusión de la cesión de los derechos de propiedad intelectual o industrial.

18 SUSPENSIÓN DEL CONTRATO

No se ha previsto en el supuesto de suspensión del contrato acordada por la Administración o en el supuesto de demora en el pago superior a cuatro meses, establecer reglas especiales para el abono a la persona contratista de los daños y perjuicios efectivamente sufridos.

19 TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

La ejecución del contrato NO requiere el tratamiento por la persona contratista de datos personales por cuenta de la persona responsable del tratamiento.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 27 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



20 RESPONSABLE DEL CONTRATO

De conformidad con el art. 62 de la Ley 9/2017, las funciones de Responsable del Contrato serán realizadas por el personal que designe la Dirección General de Movilidad y Transportes.

En Sevilla, a fecha de la firma electrónica.

El Jefe del Servicio de Planificación y Explotación del Transporte.

Fdo.: Manuel Márquez Pigner.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

28

MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/05/2026 13:33:44	PÁGINA: 28 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwwTOfngJR4u7uMEdbZ4UiQbm6F	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	