

MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN

Expediente: CONTR 2026-93469

Tipo: Servicios

Procedimiento: Abierto

TÍTULO: CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PASARELA DE PAGO BANCARIO DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN

Esta Memoria Justificativa sustituye a la elaborada con fecha 13 de marzo de 2026, como consecuencia de su modificación tras las observaciones de la Asesoría Jurídica en su informe CFATV 2026/054, de fecha 13 de julio de 2026.

No obstante, la motivación de la necesidad e idoneidad del contrato, que dio lugar al inicio de este expediente de contratación mediante Acuerdo de 19 de marzo de 2026, conforme a lo establecido en los artículos 145 y 156.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público, permanece inalterable en esta fase preparatoria del expediente.

Sumario

1 ANTECEDENTES.....	2
2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN.....	4
2.1 Definiciones.....	4
2.2 Infraestructura y energía.....	4
2.3 Material móvil y herramientas de taller.....	7
2.4 Sistemas de ayuda a la explotación y comunicaciones.....	10
2.5 Señalización ferroviaria y semaforización en cruces.....	13
3 MODELO DE GESTIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN.....	14
4 JUSTIFICACIÓN DE LA IDONEIDAD Y NECESIDAD DEL CONTRATO. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO.....	15
5 CLASIFICACIÓN CPV.....	16
6 DIVISIÓN EN LOTES.....	16
7 INSUFICIENCIA DE MEDIOS.....	16
8 PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, VALOR ESTIMADO Y PRECIO DEL CONTRATO.....	17
8.1 Presupuesto base de licitación.....	17
8.2 Valor estimado del contrato.....	17
8.3 Precio del Contrato.....	18
9 PLAZOS DE DURACIÓN O EJECUCIÓN.....	20
10 CAPACIDAD Y SOLVENCIA.....	20
10.1 Solvencia económica y financiera.....	20
10.2 Solvencia técnica o profesional.....	20
11 PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE.....	21
12 GARANTÍAS.....	21
13 CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN.....	22
13.1 Criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas.....	22
PARÁMETROS OBJETIVOS PARA CONSIDERAR UNA OFERTA ECONÓMICA ANORMALMENTE BAJA.....	23
14 CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.....	24
14.1 Relación de las condiciones especiales de ejecución.....	24
14.2 Calificación de las condiciones especiales y consecuencias del incumplimiento.....	25
15 SUBCONTRATACIÓN.....	25
16 PENALIDADES.....	26
17 RÉGIMEN DE ABONO DEL PRECIO.....	26
18 OTRAS CARACTERÍSTICAS DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO.....	27
19 SUSPENSIÓN DEL CONTRATO.....	29
20 RESPONSABLE DEL CONTRATO.....	29



MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 1 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRkxJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



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).

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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 2 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



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:

- SERVICIOS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN (CONTR 2025 0000075843). Pendiente de adjudicación a la fecha.
- CONTRATO DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL MATERIAL RODANTE Y DEL EQUIPAMIENTO DEL TALLER DEL SISTEMA TRANVIARIO DE JAÉN (CONTR 2024 0000883281). Adjudicado.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

3

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 3 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aInGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- 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 la instalación y mantenimiento de la pasarela de pago bancario 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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 4 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Como se ha indicado, las paradas son de andén lateral, exceptuando las paradas 5 y 1, que son de andén central. 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, discuriendo 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, discuriendo 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 Torrequibradilla, donde se sitúa la parada 6.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 5 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	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.

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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 6 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



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.
- Equipado con sistema de monitorización de ayuda a la conducción y al mantenimiento, controlado por el Sistema Informático Embarcado (SIE).

MEMORIA JUSTIFICATIVA

7

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 7 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxxkjh466a246aInGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- 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.

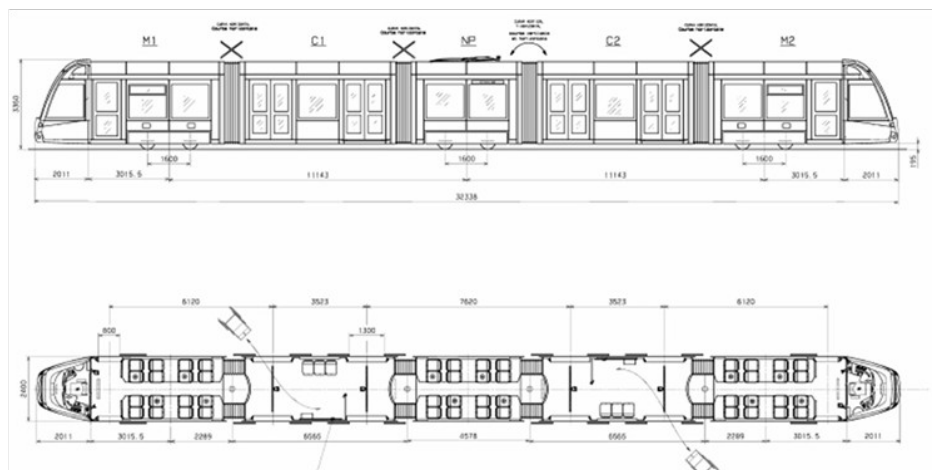
MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 8 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aInGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 9 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



2.4 Sistemas de ayuda a la explotación y comunicaciones

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.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

10

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 10 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxxJH466a246aINgZ6	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		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 11 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINGz6	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 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. Se basa 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		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 12 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINGz6	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/máquina (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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 13 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- La generación y tratamiento de alarmas.
- 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, de electricidad, 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		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 14 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINgZ6	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.).

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

El equipamiento del sistema de billeteaje en las 10 paradas 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 (venta y recarga).
- Permitir al usuario realizar el pago (efectivo y bancario).
- Devolver cambio en el pago en efectivo.

Al existir 8 paradas con andén doble y 2 paradas con andén central único, el total de máquinas DATs es de 18.

Las 18 máquinas DATs están constituidas por un armario-bastidor que contiene todos los elementos necesarios para que los usuarios del Sistema Tranviario de Jaén recarguen o adquieran sus títulos sin contacto. La DATs permite el abono en efectivo (tanto monedas como billetes) y la devolución de cambios. Además la DATs dispone del hardware EMV2 para el pago bancario, sin incluir la pasarela de pago necesaria para llevar a cabo esta funcionalidad.

El kit EMV se compone de un lector manual para tarjetas de Thales, que permite el pago mediante la introducción de una tarjeta de banda magnética, teclado Pin-Pad con display y controladora.

El objeto del contrato es la instalación y mantenimiento de la pasarela de pago con entidades financieras designadas por la Administración para dar respuesta al pago telemático desde los puntos de venta de tickets con tarjeta bancaria, incluyendo la actualización del software en las DATs, Sistema Central de Gestión de Billeteaje y Puntos de Venta Manual.

El alcance de la presente licitación es:

1. Sobre el sistema de gestión central de billeteaje, puntos de venta manual y las DATs.
 - a. Actualización del software de seguimiento y generación de informes para incorporar el seguimiento de las transacciones realizadas con los nuevos sistemas de pago bancario.
 - b. Actualización del software para Operaciones en web.
2. Pasarela de pago bancario
 - a) Instalación y puesta en funcionamiento de una pasarela de pagos bancarios o solución equivalente de tipo Payment Service Provider (PSP) que permita el procesamiento y autorización de las operaciones de pago realizadas con tarjeta bancaria en los distintos canales del sistema de billeteaje del Sistema Tranviario de Jaén.
 - b) La solución deberá contar con las máximas certificaciones de seguridad exigidas por la industria de tarjetas de pago, en particular el cumplimiento de los estándares PCI DSS (Payment Card Industry Data Security Standard) o aquellos que los sustituyan durante la vigencia del contrato.
A título meramente orientativo, podrán emplearse soluciones ampliamente implantadas en el mercado, como NETPlus u otras equivalentes, siempre que cumplan los requisitos funcionales, de seguridad e interoperabilidad establecidos en el presente pliego.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 15 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- c) Certificación del nuevo equipamiento y de la solución implantada con la entidad certificadora o plataforma de procesamiento de pagos que designe la Administración, pudiendo tratarse, a título meramente orientativo, de sistemas ampliamente utilizados en el mercado, como Redsys u otros equivalentes, garantizando en todo caso la interoperabilidad con las entidades financieras correspondientes.
- d) Mantenimiento correctivo, adaptativo y evolutivo de la pasarela de pago implantada durante un periodo de 24 meses contados a partir de la puesta en marcha del sistema de pago bancario.

5 CLASIFICACIÓN CPV

Código CPV:

- 66172000-6 Servicios de procesamiento de transacciones financieras y de cámara de compensación

Código NUTS del lugar principal de ejecución: ES616

6 DIVISIÓN EN LOTES

De conformidad con el artículo 99.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), se justifica la no división en lotes al resultar necesaria una contratación unitaria por razones técnicas y operativas.

El objeto del contrato consiste en la instalación y mantenimiento de una pasarela de pago bancario que debe integrarse de forma centralizada, segura e interoperable con los sistemas de explotación, validación y gestión económica del Sistema Tranviario de Jaén.

La prestación requiere una solución integral y unificada, que garantice la seguridad de las transacciones, la trazabilidad completa de cada operación, la correcta conciliación contable y la continuidad del servicio público. Su fragmentación en distintos lotes generaría riesgos de incompatibilidad tecnológica, dilución de responsabilidades y mayores riesgos operativos en la gestión económica y técnica del sistema.

Asimismo, el correcto funcionamiento del sistema exige un único proveedor responsable, que asuma de manera global la instalación, integración y mantenimiento, asegurando coherencia técnica, seguridad y continuidad operativa.

7 INSUFICIENCIA DE MEDIOS

De conformidad con el artículo 116.4.f) de la LCSP, se justifica la insuficiencia de medios propios para la ejecución del contrato.

El servicio tiene carácter bancario y financiero, implicando la gestión segura de transacciones electrónicas y el cumplimiento de normativa y certificaciones específicas en materia de medios de pago y seguridad de la información. Se trata de una prestación altamente especializada que requiere infraestructuras tecnológicas, experiencia acreditada en entornos de movilidad y certificaciones vigentes que garanticen la seguridad, legalidad y continuidad operativa de las transacciones.

La Administración no dispone de los medios técnicos ni de las habilitaciones necesarias para asumir directamente estas funciones, resultando necesaria su contratación con una entidad especializada que acredite la solvencia y certificaciones exigibles.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

16

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 16 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



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

8.1 Presupuesto base de licitación

Importe del presupuesto base de licitación:

- Importe total (IVA excluido): 336.034,48 euros
- Importe del IVA: 76.867,24 euros
- Importe total (IVA incluido): 442.901,72 euros

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN				
Descripción/Concepto	Año 2026 (6 meses)	Año 2027 (12 meses)	Año 2028 (12 meses)	Importe Total
Instalación sistema de pago bancario	93.848,00 €			93.848,00 €
Mantenimiento pasarela de pagos		99.372,00 €	99.372,00 €	198.744,00 €
Actualización software	15.000,00 €			15.000,00 €
PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL	108.848,00 €	99.372,00 €	99.372,00 €	307.592,00 €
13% GASTOS GENERALES	14.150,24 €	12.918,36 €	12.918,36 €	39.986,96 €
6% BENEFICIO INDUSTRIAL	6.530,88 €	5.962,32 €	5.962,32 €	18.455,52 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (Iva excluido)	129.529,12 €	118.252,68 €	118.252,68 €	366.034,48 €
21% I.V.A.	27.201,12 €	24.833,06 €	24.833,06 €	76.867,24 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (Iva incluido)	156.730,24 €	143.085,74 €	143.085,74 €	442.901,72 €

Importe desglosado:

PRESUPUESTO BASE DE LICITACION. Desglose *		
Descripción/Concepto		Importe
Costes Directos		307.592,00 €
	Instalación sistema de pago bancario	93.848,00 €
	Mantenimiento pasarela de pagos	198.744,00 €
	Actualización software	15.000,00 €
Costes Indirectos		0,00 €
Otros eventuales gastos calculados para su determinación		58.442,48 €
	13% Gastos Generales	39.986,96 €
	6% Beneficio Industrial	18.455,52 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACION (Iva excluido)		366.034,48 €
21% I.V.A.		76.867,24 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACION (Iva incluido)		442.901,72 €
* El coste de los salarios de las personas empleadas para su ejecución no forman parte del precio total del contrato		

Anualidades (IVA incluido):

ANUALIDADES (I.V.A. incluido)	
Año	Importe
2027	216.349,30 €
2028	143.085,74 €
2029	83.466,68 €

8.2 Valor estimado del contrato

El valor estimado del contrato es: 366.034,48 €

En el cálculo del valor estimado del contrato se han tenido en cuenta los costes derivados de la aplicación de

MEMORIA JUSTIFICATIVA

17

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 17 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRkxkH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



las normativas laborales vigentes, los costes derivados de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial. Además se ha tenido en cuenta que no están previstas prórrogas del contrato, no está previsto abonar primas y 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	366.034,48 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	366.034,48 €
21% I.V.A.	76.867,24 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	76.867,24 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (Iva incluido)	442.901,72 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	442.901,72 €

8.3 Precio del Contrato

La forma de determinar el precio del contrato es por precios unitarios referidos a los distintos componentes de la prestación, siendo los relativos al mantenimiento de la pasarela de pagos por intervalo de transacciones, tal y como se indica a continuación:

PRECIO DEL CONTRATO *					
Código	Unidad	Descripción/Concepto	Precio Unitario	Medición	Importe/ Precio Total
Instalación sistema de pago bancario					67.633,00 €
1	Ud	Ingeniería, instalación, desarrollos de las aplicaciones y pruebas. Incluye modificaciones SW de la DAT, PVM y SCGB para la incorporación de pago bancario	35.000,00 €	1	35.000,00 €
1	Ud	Certificación (Certificación del nuevo equipamiento con la entidad certificadora que designe la Administración, RedSys o similar)	32.633,00 €	1	32.633,00 €
Mantenimiento pasarela de pagos					224.959,00 €
1	Ud	Implementación de la pasarela de pagos	26.215,00 €	1	26.215,00 €
1	mes	Mantenimiento pasarela de pagos (por intervalo de transacciones (*))	8.281,00 €	24	198.744,00 €
Actualización software					15.000,00 €
1	Ud	Actualización del software	15.000,00 €	1	15.000,00 €
PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL					307.592,00 €
13% GASTOS GENERALES					39.986,96 €
6% BENEFICIO INDUSTRIAL					18.455,52 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (Iva excluido)					366.034,48 €
21% I.V.A.					76.867,24 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (Iva incluido)					442.901,72 €

Para la facturación trimestral, se determinará al final del trimestre el número de transacciones realizadas a origen, y a partir de ese dato se hará una proyección a 12 meses para obtener un coste unitario estimado anual, abonándose lo que corresponda en el periodo. En el cuarto trimestre, una vez se disponga del número real de transacciones anual se realizará el cálculo definitivo de coste unitario total y se realizará la correspondiente liquidación.

A modo de ejemplo ilustrativo, supóngase que la tabla de intervalos establece, entre otros, los siguientes rangos de transacciones y costes anuales asociados:

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 18 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRkxJH466a246aInGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Intervalo 4: entre 300.001 y 400.000 transacciones, con un coste anual de 86.580,00 € (equivalente a 7.215,00 € mensuales).
- Intervalo 5: entre 400.001 y 500.000 transacciones, con un coste anual de 93.852,00 € (equivalente a 7.821,00 € mensuales).

Si al finalizar el primer trimestre se hubieran registrado 95.000 transacciones, la proyección anual sería de 380.000 transacciones (95.000×4), lo que situaría provisionalmente el servicio en el intervalo 4. En tal caso, el coste anual estimado sería de 86.580,00 €, por lo que la facturación correspondiente a dicho trimestre ascendería a una cuarta parte de dicho importe, es decir, 21.645,00 €.

Si al finalizar el segundo trimestre el número acumulado de transacciones fuese de 210.000, la proyección anual sería de 420.000 transacciones (210.000×2), situándose provisionalmente el servicio en el intervalo 5, con un coste anual estimado de 93.852,00 €. En consecuencia, el importe correspondiente a dicho trimestre se ajustaría a una cuarta parte de dicho coste anual, esto es, 23.463,00 €.

Finalmente, al término del ejercicio, una vez conocido el número real de transacciones realizadas durante el año, se determinará el intervalo definitivo aplicable y el coste anual correspondiente, procediéndose, en su caso, a la regularización de las cantidades ya abonadas durante los trimestres anteriores, mediante la

IMPORTE DEL SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE PASARELA DE PAGOS SEGÚN INTERVALO DE TRANSACCIONES		
INTERVALO DE TRANSACCIONES (*)	Importe Servicio Anual	Precio unitario mensual
INTERVALO 1: De 0 transacciones a 100.000 transacciones anuales	45.900,00 €	3.825,00 €
INTERVALO 2: De 100.001 transacciones a 200.000 transacciones anuales	61.824,00 €	5.152,00 €
INTERVALO 3: De 200.001 transacciones a 300.000 transacciones anuales	75.972,00 €	6.331,00 €
INTERVALO 4: De 300.001 transacciones a 400.000 transacciones anuales	86.580,00 €	7.215,00 €
INTERVALO 5: De 400.001 transacciones a 500.000 transacciones anuales	93.852,00 €	7.821,00 €
INTERVALO 6: De 500.001 transacciones a 600.000 transacciones anuales	97.260,00 €	8.105,00 €
INTERVALO 7: De 600.001 transacciones a 700.000 transacciones anuales	99.372,00 €	8.281,00 €

correspondiente liquidación.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 19 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



9 PLAZOS DE DURACIÓN O EJECUCIÓN

El plazo total de ejecución del contrato es de TREINTA (30) meses contados a partir de la Orden de Inicio.

Se han previsto los siguientes plazos parciales:

Un plazo de TRES (3) meses, contados desde la orden de inicio de contrato, para:

- El desarrollo de aplicaciones, actualización y modificación del software de la DAT, Punto de Venta Manual atendido (PVM) y Servidor Central de Gestión de Billetaje (SCGB).
- La certificación del nuevo equipamiento.
- Pruebas de funcionamiento.

Un plazo de TRES (3) meses, contados desde el final del plazo anterior, para la realización de las últimas pruebas y la implantación definitiva.

Un plazo de ejecución fijo de VEINTICUATRO (24) meses para el mantenimiento de la pasarela de pagos.

No se prevén prórrogas del contrato.

10 CAPACIDAD Y SOLVENCIA

10.1 Solvencia económica y financiera

Criterios y medios de acreditación de la solvencia económica y financiera:

- **Volumen anual de negocios** de la persona licitadora que referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades de la persona licitadora y de presentación de ofertas por importe mínimo de: 549.051,72 euros (una vez y media el valor estimado del contrato).

El volumen anual de negocios de la persona licitadora se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si la persona licitadora estuviera inscrita en dicho registro, y en caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que deba estar inscrita. Las personas licitadoras individuales no inscritas en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocios mediante sus libros de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

La acreditación podrá igualmente realizarse mediante un «certificado de importe neto de la cifra de negocios» expedido por la AEAT o con la aportación del resumen de la declaración del IVA presentada a Hacienda (modelo 390).

10.2 Solvencia técnica o profesional

Criterios y medios de acreditación de la solvencia técnica o profesional:

- Relación de los principales servicios realizados de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato, en la que se indique el importe, la fecha y el destinatario público o privado de los mismos.

Los servicios efectuados se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente de los mismos cuando la destinataria sea una entidad del sector público; cuando la destinataria sea una compradora privada, mediante un certificado expedido por ésta o, a falta de este certificado, mediante una declaración de la persona licitadora acompañada de los documentos

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 20 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



obrantes en poder del mismo que acrediten la realización de la prestación.

En caso de que la persona licitadora hubiera participado como subcontratista en licitaciones anteriores, podrá acreditar su solvencia técnica o profesional mediante los certificados de buena ejecución de subcontratistas que se hubiesen expedido al efecto.

Se exige que el importe anual acumulado sin incluir impuestos en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 100% de su anualidad media, en servicios de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato.

Sistema para determinar que un trabajo o servicio es de igual o similar naturaleza al que constituye el objeto del contrato:

- CPV 66172000-6 Servicios de procesamiento de transacciones financieras y de cámara de compensación

Periodo para tener en consideración los servicios realizados a efectos de justificar la solvencia técnica: 3 años.

– Personal:

De conformidad con el artículo 76 de la LCSP, los candidatos o licitadores deberán comprometerse a adscribir a la ejecución del contrato, al personal técnico, como solvencia recogida en el PCAP de la licitación, que será como mínimo el siguiente:

- Jefe de Proyecto, con titulación universitaria oficial de Grado en Ingeniería Técnica en Informática o Telecomunicaciones, o Grado en Ingeniería en Informática o Telecomunicaciones, o titulación equivalente. Con experiencia mínima de 10 años en Proyectos de características similares.

11 PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE

Procedimiento de adjudicación: Abierto

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

Contrato sujeto a regulación armonizada: Sí

Contrato susceptible de recurso especial en materia de contratación: Sí

Posibilidad de variantes: No

Indicación global relativa a todos los criterios de selección en el Documento Europeo Único de Contratación (sección α, parte IV): Sí

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

12 GARANTÍAS

Garantía Provisional: No

Garantía definitiva: Sí, 5% del presupuesto base de licitación (IVA excluido)

MEMORIA JUSTIFICATIVA

21

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 21 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRkxkH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



13 CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Teniendo en cuenta que las prestaciones del contrato están perfectamente definidas técnicamente y no es posible variar los plazos de entrega ni introducir modificaciones de ninguna clase en el contrato, es el precio, conforme lo establecido en el art. 145 de la LCSP, el único factor determinante de la adjudicación. Es decir, solo se ha considerado un único criterio de adjudicación relacionado con los costes: la proposición económica, que será valorado mediante la aplicación de fórmulas tal y como se describe a continuación.

13.1 Criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas

Tal y como sea indicado anteriormente, el único criterio de adjudicación valorado mediante la aplicación de fórmulas es la proposición económica, de la que se obtendrá una Puntuación económica (PE).

Se aplicará la siguiente fórmula para la obtención de la puntuación (X) de cada oferta económica (Of) admitida:

Si $Of_i > K$

$$X = Max \cdot 0,90 \cdot \left[\frac{PBL - Of_i}{PBL - K} \right]$$

Si $Of_i \leq K$

$$X = Max \cdot \left[0,10 \cdot \left[\frac{K - Of_i}{K - OMB} \right] + 0,90 \right]$$

siendo,

Max = Puntuación máxima de la proposición económica

PBL = Presupuesto Base de Licitación (en euros)

OMB = Oferta Más Baja (en euros) de las ofertas económicas válidas admitidas no incursas en anormalidad

Of_i = Oferta económica de la empresa "i" (en euros)

K = *Ofm*(e) + *S*(e)

Ofm(e) = Media aritmética de las ofertas económicas válidas admitidas no incursas en anormalidad.

$$Ofm(e) = \frac{1}{n(e)} \cdot \sum_{i=1}^{i=n(e)} Of_i$$

siendo

n(e) = Número total de ofertas válidas admitidas no incursas en anormalidad.

S(e) = Desviación estándar de las ofertas válidas admitidas no incursas en anormalidad.

En el caso de empresas que formen parte de un grupo empresarial, con independencia de que presenten su oferta en solitario o conjuntamente con otra empresa o empresas ajenas al grupo y con las cuales concurran

MEMORIA JUSTIFICATIVA

22

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 22 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRkxkH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

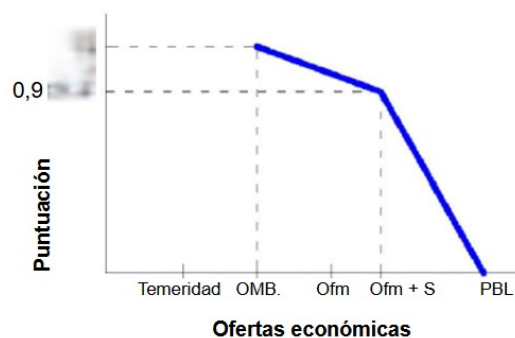


en unión temporal, se eliminarán del cálculo de esta desviación estándar, las ofertas más onerosas para cada grupo empresarial.

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

Se adjunta gráfico ilustrativo de la formulación propuesta para la valoración de las propuestas económicas:

Valoración de la proposición económica



PARÁMETROS OBJETIVOS PARA CONSIDERAR UNA OFERTA ECONÓMICA ANORMALMENTE BAJA

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 ($Of_i < 0,95 \cdot Ofm$).
- 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 ($Of_i < 0,975 \cdot Ofm$).

Se define "Ofm" como la media aritmética de las ofertas económicas válidas presentadas.

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

n = número total de ofertas válidas presentadas.

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

MEMORIA JUSTIFICATIVA

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 23 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



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=Ofm.

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 validas 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

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.

14 CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

14.1 Relación de las condiciones especiales de ejecución

La persona contratista tendrá que adoptar la/s siguiente/s medida/s, como condición/es especial/es de ejecución del art. 202.2 LCSP de tipo medioambiental, social o relativas al empleo, tendentes a:

MEMORIA JUSTIFICATIVA

24

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 24 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRrkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



CLÁUSULAS SOCIALES

Salud Laboral:

Obligaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo. Prevenir la siniestralidad laboral y garantizar la seguridad y la protección de la salud en el lugar de trabajo y el cumplimiento de los convenios colectivos sectoriales y territoriales aplicables. Para ello se exige que la/s persona/s adjudicataria/s y, en su caso, todas las empresas de la cadena de subcontratación, cumplan con la normativa laboral, especialmente, en materia de prevención de riesgos laborales y salud laboral, así como, que apliquen los Convenios colectivos sectorial y territoriales que legalmente corresponda. Es condición especial de ejecución que la persona adjudicataria designe una persona, vinculada a la empresa y con formación específica en la materia, para la supervisión y control de la aplicación de las condiciones de seguridad y salud laboral exigibles, así como para la detección de las posibles incidencias que surjan en este ámbito, sin perjuicio de las funciones encomendadas al coordinador de seguridad y salud en aquellos contratos en los que esta figura tenga carácter preceptivo. A estos efectos deberá aportar al expediente, en el plazo máximo de un mes a contar desde el siguiente al inicio de los trabajos, los datos de contacto de la persona designada.

14.2 Calificación de las condiciones especiales y consecuencias del incumplimiento

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

15 SUBCONTRATACIÓN

Con relación a la subcontratación:

- 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, concretamente: la coordinación técnica del contrato.
- 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 licitadora NO debe cumplimentar la sección D de la parte II del DEUC “Información relativa a las personas subcontratistas en cuya capacidad no se basa el operador económico”.
- 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: Penalidad del 15 % del importe del subcontrato.
- 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.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

25

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 25 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Se ha previsto la NO reserva de un porcentaje mínimo de la ejecución de contratos en el marco de programas de empleo protegido.

16 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.
- Se ha previsto las siguientes penalidades por cumplimiento defectuoso:
 - a) Incumplimientos leves: no procede
 - b) Incumplimientos graves: no procede
 - c) Incumplimientos muy graves: Cuando el tiempo de resolución de incidencias que ocasionen una pérdida del servicio con afección al negocio sea superior a 2 horas por causas imputables al contratista se aplicará una penalización de 0,6 por mil del precio del contrato (IVA excluido) por cada una de esas incidencias
- Se han previsto las siguientes penalidades por incumplimiento parcial en la ejecución de las prestaciones definidas en el contrato, por causas imputables a la persona contratista:
 - o Penalidad diaria del 0,6 por mil del precio del contrato (IVA excluido) por cada día de retraso en la puesta en marcha de la pasarela de pagos (instalación sistema de pago bancario, implementación de la pasarela de pagos y la actualización del software).
- NO se han previsto penalidades por incumplimiento de las obligaciones en materia medioambiental, social o laboral.

17 RÉGIMEN DE ABONO DEL PRECIO

El abono de los trabajos objeto del contrato se realizará previa conformidad de la Administración y de acuerdo con los servicios efectivamente prestados.

Los trabajos correspondientes a la instalación del sistema de pago bancario, incluyendo ingeniería, desarrollos, pruebas y certificación, así como la implementación de la pasarela de pagos y la actualización del software, se abonarán mediante un único pago inicial, una vez verificado por la Administración el correcto funcionamiento del sistema.

El servicio de mantenimiento de la pasarela de pagos se abonará mediante facturación trimestral, en función del número de transacciones realizadas. Al final de cada trimestre se determinará el volumen de transacciones acumuladas y se realizará una proyección anual, identificándose el intervalo de transacciones aplicable conforme a la tabla económica del contrato. El importe a abonar en cada trimestre será una cuarta parte del coste anual correspondiente al intervalo estimado.

En el cuarto trimestre, una vez conocido el número real de transacciones efectuadas durante el año, se determinará el intervalo definitivo aplicable, procediéndose, en su caso, a la regularización de las cantidades abonadas.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 26 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



18 OTRAS CARACTERÍSTICAS DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

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

- Un plazo de garantía: 24 meses.
- La NO necesidad de un programa de trabajo.
- Se ha considerado que se atribuya carácter confidencial a aquella información que por su propia naturaleza deba ser tratada como tal, concretamente: Datos de acceso a los distintos sistemas del Sistema Tranviario de Jaén. Reclamaciones de partes y de terceros. Datos de carácter personal. Datos laborales y económicos. Toda aquella que pertenezca al valor propio del Sistema Tranviario de Jaén o cuya difusión pudiera generarle quebrando económico o de imagen.
- El plazo durante el que la persona contratista deberá mantener el deber de confidencialidad es de 5 años.
- Se ha considerado la obligación de tener suscrito un seguro que cubra las responsabilidades que se deriven de la ejecución del contrato con los siguientes términos:

La adjudicataria deberá contratar y mantener en vigor durante toda la ejecución del contrato un seguro que cubra su responsabilidad por daños a terceros dentro del marco general que a continuación se expone y ello sin perjuicio de su adecuación a la práctica del mercado asegurador en el momento de adjudicación del contrato.

Junto al certificado se deberá presentar una copia de la siguiente documentación sobre la póliza de seguros:

- a) Condiciones especiales, en su caso
- b) Condiciones particulares
- c) Condiciones generales

Objeto del seguro:

Cubrir el pago de las indemnizaciones (incluidos costes, honorarios y gastos del reclamante) a que resulte obligada la Asegurada según el ordenamiento legal vigente, como responsable de manera directa, indirecta, subsidiaria, solidaria u otra forma, a causa de daños personales, materiales y sus consecuencias ocasionados a terceros en la ejecución del objeto de este contrato.

Igualmente deberán quedar incluidos los costes, gastos y honorarios para la prestación de fianzas judiciales y defensa judicial o extrajudicial.

Definiciones:

Asegurada: La Adjudicataria, los/as profesionales al servicio de ésta, sus empleados/as en el ejercicio de sus funciones o de su actividad profesional como consecuencia de la realización de sus actividades en los trabajos a los que se refiere el presente contrato.

Riesgos cubiertos:

- Responsabilidad Civil de Explotación: Se garantizará la Responsabilidad Civil de la Asegurada, por reclamaciones de terceros a causa de lesiones y daños corporales, materiales y sus consecuencias, originados por acciones u omisiones en el ejercicio de la actividad objeto de este contrato.

Deberá quedar igualmente garantizada la responsabilidad civil de la adjudicataria por daños y perjuicios ocasionados a terceros por sus contratistas y subcontratistas en el desarrollo de

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 27 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxkJH466a246aInGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



los trabajos que ejecuten por cuenta de la misma.

- Responsabilidad Civil Cruzada: En aquellos trabajos en los que concurran más de una Asegurada, cada una de ellas será considerada a efectos de la cobertura del seguro como una sociedad independiente a su favor, considerándose todas y cada una de ellas entre sí como terceros, por los daños personales que pudieran sufrir.

Esta cobertura deberá ser incluida por la adjudicataria siempre que en la ejecución de los trabajos objeto de esta licitación pudieran concurrir los/as empleados/as de cualquiera de las otras aseguradas, de acuerdo a lo estipulado en el apartado 2.1 de la presente cláusula de seguros.

- Responsabilidad Civil Profesional: Deberá quedar garantizada la responsabilidad civil profesional del personal técnico-facultativo de la Asegurada, derivada de los daños materiales, personales y sus consecuencias, causados a terceros, por error u omisión, actuando para o por cuenta de la Asegurada en el ejercicio de las actividades que les sean propias, incluyendo entre ellas el diseño, dirección y supervisión o control de los trabajos.

Igualmente deberá quedar cubierta la responsabilidad civil profesional directa, indirecta, solidaria o subsidiaria de la propia asegurada.

Esta cobertura deberá ser incluida por la adjudicataria siempre que en la ejecución de los trabajos objeto de esta licitación intervengan profesionales propios o de la Administración que ejerzan las actividades propias de su titulación, como técnicos, arquitectos o aparejadores, de acuerdo con lo estipulado en el apartado “Aseguradora” anterior.

- Responsabilidad Civil Post-trabajos: Deberá quedar cubierta la responsabilidad civil de la Asegurada derivada de los daños corporales, materiales y sus consecuencias causados a terceros por los productos y/o servicios diseñados, fabricados, tratados, modificados, manipulados, servidos, vendidos, suministrados, distribuidos e instalados, siempre y cuando los productos y/o servicios hayan sido entregados a terceros, así como la responsabilidad civil por los trabajos que se hubiesen ejecutado después de la recepción provisional o definitiva de las mismas por sus destinatarios.

A estos efectos, los trabajos parciales que forman parte de un trabajo general, se considerarán recepcionados, acabados o entregados, a su terminación, sin necesidad de que los trabajos generales hayan sido finalizados.

Garantías y límites:

RC GENERAL	Mínimo 150.000,00 Euros por siniestro
RC PATRONAL	Mínimo 150.000,00 Euros por siniestro
Sublímite por víctima para RC Patronal	Mínimo 90.000,00 Euros
RC CRUZADA	Mínimo 150.000 Euros por siniestro
RC PROFESIONAL	Mínimo 150.000 Euros por siniestro
RC POST-TRABAJOS	Mínimo de 12 meses y 150.000 Euros por siniestro
Franquicia para todas las garantías	Máximo 5.000 Euros por siniestro

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 28 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxxkH466a246aINGz6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Exclusiones y delimitaciones de cobertura:

No serán aceptadas aquellas exclusiones o delimitaciones que, en la práctica, dejen sin efecto total o parcialmente el propósito de la cobertura que se recogen en las garantías solicitadas.

Disposiciones comunes:

- A. La persona contratista enviará a la Dirección General de Movilidad y Transportes copia de las pólizas y los recibos justificativos del pago de las primas en vigor dentro de los treinta días naturales a partir de la fecha de los mismos y, sin demora, copia de las declaraciones de siniestros que se produzcan. Con anterioridad a la firma del contrato la persona contratista deberá aportar propuesta de seguro y su póliza definitiva en el plazo de 30 días naturales a partir de la fecha del contrato.
 - B. La Dirección General de Movilidad y Transportes podrá proceder a la suspensión del pago de certificaciones y, en el caso de la recepción de los trabajos, a la suspensión del cómputo del plazo de garantía, hasta tanto la persona contratista no acredite el cumplimiento de estas obligaciones, sin que dicho período de suspensión sea computable a efectos de indemnización por demora en el pago de las certificaciones o liquidación.
 - C. Asimismo la Dirección General de Movilidad y Transportes podrá en su caso suspender el inicio de los trabajos o su ejecución hasta que se acredite el cumplimiento de estas obligaciones, computándose el posible retraso provocado como imputable a la persona contratista.
- Se ha considerado la posibilidad de cesión del contrato.
 - Se ha considerado la No exclusión de la cesión de los derechos de propiedad intelectual o industrial.

19 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.

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

29

MANUEL MARQUEZ PIGNER		31/07/2026 08:40:34	PÁGINA: 29 / 29
VERIFICACIÓN	NJyGw4ThY9OtRxxkH466a246aINgZ6	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	