Recurso 95/2022
Resolución 229/2022

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS CONTRACTUALES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Sevilla, 8 de abril de 2022.

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **ITURRI, S.A.**, contra la resolución, de 8 de marzo de 2022, del órgano de contratación por la que se adjudica el contrato denominado "Suministro de vehículos todo terreno para el dispositivo de prevención y extinción de incendios forestales de la comunidad autónoma de Andalucía" (Expte. NET177502), promovido por la Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía, este Tribunal, en sesión celebrada el día de la fecha, ha dictado la siguiente

RESOLUCIÓN

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. El 11 de agosto de 2021, se publicó en el perfil de contratante en la Plataforma de Contratación de la Junta de Andalucía y el 16 de agosto de 2021 en el Diario Oficial de la Unión Europea, el anuncio de licitación del contrato de suministro indicado en el encabezamiento de esta resolución, con un valor estimado de 21.074.380, 17 euros.

A la presente licitación le es de aplicación la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante LCSP), y demás disposiciones reglamentarias de aplicación en cuanto no se opongan a lo establecido en la citada norma legal.

Con fecha 15 de octubre de 2021 la mesa de contratación acordó como oferta económicamente más ventajosa la presentada por la que finalmente fue propuesta como adjudicataria. El 27 de octubre de 2021, calificada favorablemente la documentación previa a la adjudicación por la mesa, se propone al órgano de contratación la adjudicación del contrato resolviéndose el 29 de octubre de 2021.

Dicha adjudicación fue recurrida ante este Tribunal. El recurso se tramitó con el número 532/2021, siendo resuelta por la Resolución 20/2022, de 14 de enero, estimándose parcialmente el recurso interpuesto por la entidad SURTRUCK, S.L., lo que suponía que debía anularse la adjudicación debiéndose retrotraer al momento de otorgamiento de la puntuación. En la sesión de la mesa de contratación de 9 de febrero de 2022, se acuerda, para dar cumplimiento a la resolución, repuntuar los dos criterios en los que se observa por el Tribunal la controversia en las ofertas de SURTRUCK, S.L. y TECNOVE, S.L. ,resultando primera clasificada la entidad SURTRUCK, S.L. y quedando segunda la entidad ahora recurrente. Habiendo sido resuelta la adjudicación mediante resolución de de 8 de marzo de 2022.

SEGUNDO. El 18 de marzo de 2022, tuvo entrada en el registro de este Tribunal escrito de recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad recurrente.

Mediante oficio de la Secretaría del Tribunal se da traslado al órgano de contratación del citado escrito de recurso y se le solicita que aporte el informe sobre el mismo, así como la documentación necesaria para su tramitación y resolución. Lo solicitado fue recibido en este Órgano.

Posteriormente, la Secretaría del Tribunal concedió un plazo de 5 días hábiles a las entidades licitadoras para que formularan las alegaciones al recurso interpuesto que considerasen oportunas, habiéndose recibido las presentadas por la adjudicataria, que se opone al recurso, y por otra entidad licitadora, que fundamentalmente se adhiere al recurso interpuesto si bien con otra fundamentación parcialmente coincidente como se expondrá.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Competencia.

Este Tribunal resulta competente para resolver en virtud de lo establecido en el artículo 46 de la LCSP y en el Decreto 332/2011, de 2 de noviembre, por el que se crea el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía.

SEGUNDO. Legitimación.

Ostenta legitimación la recurrente para la interposición del recurso dada su condición de licitadora en el procedimiento de adjudicación, de acuerdo con el artículo 48 de la LCSP. Al respecto cumple advertir que se impugnan cuestiones que resultaron ya resueltas por el órgano de contratación en la resolución de 29 de octubre de 2021. La entidad recurrente, antes de la resolución del recurso 532/2021, era la entidad adjudicataria, no ostentando entonces legitimación para impugnarla a pesar de haber participado en la licitación, pues el efecto útil del recurso impedía que cualquier acción respecto de la admisión de otras ofertas tuviese virtualidad alguna. Ahora sí la ostenta, dado que no resulta ser la adjudicataria. En consecuencia, si bien no gozaba en el momento de la primera adjudicación a su favor, de legitimación para poner de manifiesto los incumplimientos de los requerimientos de los pliegos en los que incurre la oferta de la ahora adjudicataria, la nueva resolución de adjudicación permite cuestionar la adjudicación por los motivos de impugnación que constan en el recurso.

TERCERO. Acto recurrible.

En el presente supuesto el recurso se interpone contra la adjudicación de un contrato de suministro cuyo valor estimado es superior a cien mil euros, convocado por un ente del sector público con la condición de Administración Pública, por lo que el acto recurrido es susceptible de recurso especial en materia de contratación al amparo de lo dispuesto en el artículo 44 apartados 1. a) y 2.c) de la LCSP.

CUARTO. Plazo de interposición.

En cuanto al plazo de interposición del recurso, en el supuesto examinado, conforme a la documentación enviada por el órgano de contratación, se ha interpuesto dentro del plazo legal establecido en el artículo 50.1 d) de la LCSP.

QUINTO. Preferencia en la tramitación del recurso especial ex lege.

El recurso se interpone contra actos derivados de una licitación financiada con fondos europeos según señala el Anexo I del PCAP (y el informe del órgano de contratación), de tal modo que de acuerdo con el artículo 34 del Decreto-ley 3/2021, de 16 de febrero, por el que se adoptan medidas de agilización administrativa y racionalización de los recursos para el impulso a la recuperación y resiliencia en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la tramitación del presente recurso especial en materia de contratación tiene preferencia para su resolución por este Tribunal, pues éste expresa que lo tendrán siempre que "*se interpongan contra los actos y decisiones relacionados en el artículo 44.2 de la LCSP, que se refieran a los contratos y acuerdos marco que se vayan a financiar con fondos europeos*".

SEXTO. Alegaciones de las partes.

1. Alegaciones de la recurrente.

El recurso se interpone por los siguientes motivos:

I. En primer lugar, por incumplimiento del pliego de cláusulas administrativas particulares (en adelante PCAP), por el cual, debió de acordarse la exclusión de la entidad adjudicataria. Señala ahora que no cumple con todos los requerimientos exigidos por el pliego de prescripciones técnicas (PPT), debiendo en consecuencia, haber sido excluida de la licitación, sin posibilidad de resultar adjudicataria.

I.A. Sobre los particulares incumplimientos, señala que no ha aportado junto a su oferta la documentación técnica necesaria para verificar las características técnicas del vehículo ofertado, incumpliendo de esta manera lo dispuesto en el apartado h) del Anexo VIII "*Sobre nº3.- documentación relativa a los criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas*" del PCAP, la necesidad de un proyecto el cual consiste en un "*libro de taller del vehículo base, planos descriptivos, esquemas, memoria técnica, informe técnico de las reformas efectuadas en caso de haberse realizado y cualquier otra documentación necesaria con información referente a las características técnicas de los vehículos y verificación de lo exigido, todo ello en aras a reforzar la coherencia de las ofertas presentadas y comprobación de su viabilidad técnica y económica".*

Afirma que se aporta por ésta un manual de usuario de 350 páginas de la furgoneta Renault Máster 4x2, y que será objeto de transformación para cumplir con el PPT. Asimismo, una memoria técnica de 140 páginas, en la que se incluye de las páginas 3 a la 32, "*la descripción del vehículo, con todos los incumplimientos, indefiniciones, omisiones y errores/falsedades que se expondrán detenidamente en el siguiente motivo de impugnación y que, además, no se corresponde con la documentación técnica acompañada*". Expresa que *"no se acompaña ninguna documentación técnica referente a las características que en dicho documento se prometen, que permita al Órgano de Contratación verificar la coherencia de la oferta presentada, así como la comprobación de su viabilidad técnica y económica, ya que ninguno de los documentos técnicos aportados corresponde al vehículo ofertado, ni a sus características técnicas ".* Estima pues que no existía *"la documentación necesaria sobre las características técnicas del vehículo ofertado"*, asimismo expresa que el órgano de contratación no *"posee la información necesaria para poder comprobar la viabilidad técnica de la propuesta".*

Señala que este defecto es insubsanable, de tal modo que ello, vulneraría el principio de igualdad de trato de los licitadores.

I.B. Por el incumplimiento del PPT por el cual, debió de acordarse la exclusión de las licitadoras SURTRUCK y TECNOVE, S.L. estima que el artículo 3.1 del PPT exige que *"(…) los vehículos objeto de adquisición tendrán como mínimo las características que a continuación se detallan: (…), entre estos airbags delanteros y laterales conductor y acompañante."*,

Señala entonces que mientras que las plazas distintas de las de conductor y acompañante dispusieran de airbags se configuró como algo opcional, y que daba lugar a que los licitadores pudieran obtener tres puntos adicionales (criterios de adjudicación valorados mediante la aplicación de fórmulas, apartado 1.2 seguridad), no obstante, se configuró como obligatoria la dotación de los vehículos de airbags delanteros y laterales. Alude a la justificación de la necesidad en la memoria (página 4). Señala que la adjudicataria no los aporta. Se remite a la oferta, así como al informe sobre las propuestas presentadas emitido por la Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía (AMAYA) de 15 de octubre de 2021 donde se analiza la documentación aportada por las diferentes licitadoras. Donde dice que se afirma literalmente, en el apartado de la oferta de la adjudicataria en los asientos del acompañante de la primera fila, que no se incorporan airbags delanteros y laterales, sólo los delanteros, ya que incorporan un asiento más en la primera fila (3+4 plazas). Dice que lo mismo ocurre respecto de otra entidad en la página 12 (que no resulta ser ni la adjudicataria ni ninguna de las otras entidades recurrentes en éste u otro recurso sobre la misma licitación).

Concluye, reconociendo que, si bien el PPT *"es muy generoso en la posibilidad de ofrecer soluciones técnicas a las licitadoras",* matiza que ello será posible *"siempre con el límite del cumplimiento del PPT, especialmente en materia de seguridad por la protección del operativo".*

I.C. Denuncia que no se cumple la cláusula 3.2.2 del PPT (página 11) relativo a los rotativos que deben de llevar obligatoriamente los vehículos ofertados, estimando que los rotativos del vehículo ofertado por la adjudicataria no cumplirían con el grado de estanqueidad exigido, pues exige que los vehículos dispongan obligatoriamente de dos rotativos luminosos con un grado de estanqueidad IPX9K. En este sentido, señala sin embargo que lo ofertado son rotativos "*puente Gamma 1200 con altavoz y sirena integrado*", con un grado de estanqueidad IP65 (Equipo hermético al polvo y protegido contra el agua proyectada), y que por lo tanto no poseen un grado de estanqueidad IPX9K (Equipo protegido contra chorros de agua a alta presión y temperatura). Señala que las diferencias entre un grado de estanqueidad IP65 e IPX9K "*son abismales*", "*siendo a todas luces insuficiente la protección del rotativo de la oferta".*

I.D. Alega igualmente el incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT relativo a las características mínimas de los vehículos, debido a que el vehículo ofertado no cumple con las prestaciones off-road exigidas. Se remite al apartado 3 del pliego de prescripciones técnicas (PPT) y exige unas prestaciones específicas que garanticen la transitabilidad "*off road*":

"- Bloqueo de diferencial o bien, sistemas electrónicos con efectos similares a un bloqueo de diferencial.
-Tracción 4x4 permanente o conectable.
-Aptitudes todoterreno con el vehículo cargado: o Ángulo de ataque igual o superior a 22º o Ángulo de salida igual o superior a 20º o Altura libre mínima bajo vehículo incluida protección en su caso: 18 cm".

El vehículo ofertado, señala, que no cumple, ni acredita cumplir, con estas características técnicas imprescindibles porque afirma que "*no posee ninguna capacidad off-road, ni hay constancia de que integre la reductora en la caja de cambios".*

Señala además que el vehículo ofertado tampoco cumple con la altura mínima de 18 cm con el vehículo cargado, exigida en la cláusula 3.1 del PPT, tal y como se desprende del plano de vista general aportado por SURTRUCK junto a su oferta, que se reproduce en el informe sobre las ofertas presentadas de 15 de octubre de 2021.

I.E. Alega el incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT relativo a las características mínimas de los vehículos, debido a que el vehículo ofertado no posee plazas con dimensiones y ergonomía similares, ni cumple con los requisitos del PPT relativos a los cinturones de seguridad. Así el artículo 3.1 del PPT se dispone expresamente que:

"(…) los vehículos objeto de adquisición tendrán como mínimo las características que a continuación se detallan:" (…)
"Capacidad mínima de hasta (7) ocupantes en ambos casos considerando incluido el conductor. Todas las plazas estarán dispuestas en la dirección de la marcha y con reposacabezas. Todas las plazas deben tener dimensiones similares, entendiéndose que no puede haber ninguna plaza con menor ergonomía que el resto o que alguna se diferencie sustancialmente en cuanto a confort o habitabilidad. (…)
Cinturón de seguridad para todas las plazas con al menos 3 puntos de anclaje y reposa cabezas en todos sus asientos. En el caso de realizar una reforma para ampliar la capacidad del vehículo, será imprescindible entregar certificado de ensayo conforme a los reglamentos (…)". (..) "De una imagen de la banqueta trasera del chasis del vehículo base ofertado por la ahora adjudicataria, extraída de https://www.basvans.com/es/vehicles/usado/translations-renaultmaster-2020-70122825, se desprende que la habitabilidad y ergonomía de las plazas traseras es muy distinta a la de las plazas delanteras".

I.F. Estima que existe incumplimiento de la cláusula 3.2 del PPT, en cuanto a los accesorios y equipamientos. Sostiene que todos los accesorios y equipamientos de los vehículos deberían estar homologados y certificados por los organismos que correspondan, debiendo de acreditarse tal circunstancia mediante el correspondiente certificado, y señala que esto no se ha acompañado, de tal modo que se destaca la falta de aportación del certificado de homologación del convertidor con toma de corriente 12VCC/230VCA (página 38 de la memoria de la oferta), elementos de gran relevancia para la seguridad de los operarios.

I.G. Existe además incumplimiento de la cláusula 8 del PPT, relativo al plazo de entrega, ya que del cronograma ofertado supone el incumplimiento de los plazos parciales.

II. El segundo orden de los motivos del recurso consiste en solicitar la nulidad por error en la puntuación de los criterios de adjudicación valorados mediante aplicación de fórmulas. Señala que varias licitadoras obtuvieron la puntuación máxima en los criterios de adjudicación, 1.2 (Seguridad–Barra de seguridad antivuelco), y 1.4 (diseño de la zona de carga) y 1.6 (estibado), cuando de la documentación acompañada junto a su oferta se desprende que no se ha acreditado el cumplimiento de los requisitos exigidos para su obtención. Expresa que el anexo IX exige a los licitadores acompañar la documentación justificativa para que los criterios de adjudicación puedan ser valorados: *"Para que la información anterior pueda ser valorada, deberá acompañarse de la correspondiente documentación justificativa, ya sea en las propias especificaciones técnicas del vehículo, o mediante documento de características técnicas individualizado."*

Señala que la aportación de la documentación necesaria sobre las características técnicas del vehículo y de las características exigidas, también es exigida por el apartado h) del Anexo III.

Alega literalmente que *"la ambigüedad de los Pliegos ha llevado a mi representada a no marcar las casillas de algunos de los mencionados criterios de adjudicación, resultando posteriormente que las ofertas de otros licitadores sí que habían sido admitidas, a pesar de no cumplir manifiestamente los elementos ofertados con los requisitos técnicos exigidos en el PTT*". Expone a continuación los criterios de adjudicación evaluables mediante aplicación de fórmulas afectados por los errores de puntuación:

a) Barra de seguridad antivuelco o sistema equivalente. La cláusula 3.1 del PPT (página 10) señala que, en caso de que se ofertara un vehículo con una barra de seguridad antivuelco, dicha barra sería valorada siempre que la misma fuera homologada de conformidad con la norma ISO 3471:2008: *"En la fase de concurso se valorará el equipamiento de barras de protección antivuelco siempre que esté en conformidad con los requerimientos de la norma para maquinaria de obra pública UNE-EN ISO 3471:2009 Maquinaria para movimiento de tierras. Estructuras de protección contra el vuelco. Ensayos de laboratorio y requisitos de comportamiento. (ISO 3471:2008)".*

Por lo tanto, se exigió que la barra de seguridad antivuelco cumpliera con la norma ISO 3471:2008, de este modo estima que se le ha concedido tres puntos de forma incorrecta pues este elemento en la oferta así se valoraba, de conformidad con la cláusula 1.2 del Anexo X.

Pone de manifiesto que "*no ha aportado dato alguno sobre la resistencia, pesos, medidas de la estructura, ni de la homologación exigida en el PPT, y por lo tanto, no consta que la barra de seguridad antivuelco esté en conformidad con los requerimientos de la norma ISO 3471:2008, cuya acreditación exige el PPT para la valoración de este equipamiento. se acompaña como documento nº 4 - Declaración técnica de un laboratorio independiente, del que se concluye que es técnicamente imposible instalar la estructura ofertada en la cabina del chasis Renault Master".* Además, la barra de protección antivuelco que, de conformidad con su oferta, "*es técnicamente inviable, por el sobrepeso que supondría en el vehículo, el cual impediría la homologación del mismo".*

Termina este punto informando que ha habido un trato discriminatorio entre los distintos licitadores, "*al haberse otorgado a licitadores que no cumplen con la norma ISO 3471:2008 la puntuación referente a las barras de seguridad antivuelco o sistema equivalente, mientras que, a mi representada, que también ofrece en su vehículo la existencia de un sistema de seguridad antivuelco equivalente, no se ha otorgado punto alguno".*

b) Sobre la valoración del estibado y zona de carga. Señala que la cláusula 3.1 del PPT determinaba que en caso de que se ofertara un vehículo con una zona de carga compartimentada, se otorgaría la puntuación correspondiente, siempre que la misma cumpliera con los elementos necesarios para el estibado según la dotación a transportar, según Anexo I del PTT, donde se identificaban el equipamiento mínimo a transportar, expresando: *"El vehículo con sus modificaciones deberá tener suficiente capacidad para llevar al conductor, 6 pasajero y la carga detallada en el Anexo I". "En la fase de concurso se valorará la aportación del diseño de la zona de carga compartimentada y con los elementos necesarios para el estibado según la dotación a transportar (vid. Anexo I). Este diseño y configuración será aportado por el licitador que interese una mejor puntuación de su oferta en este aspecto".*

Señala que el Anexo I, exige como mínimo 10 grupos de herramientas, y que la inclusión de este elemento en la oferta se valora con un total de 8 puntos, de conformidad con la cláusula 1.6 del Anexo X del PCAP, en el que se indicaba que para obtener la máxima puntuación es necesario que se incluyeran todas las herramientas comprendidas en el Anexo I. De este modo concluye que de los planos presentados por la entidad adjudicataria se desprende que el diseño de la zona de carga "*sólo contempla 8 grupos de herramientas, faltando la*

representación de 2 macleods y 3 batefuegos (exigidos en el Anexo I PTT), herramientas de gran tamaño, cuya ubicación no se prevé, ni representa en el plano contenido en las páginas 32 a 35".

Indica que "*no debería de haber obtenido puntos por el criterio 1.6 "elementos de estibado" y se debería de haber declarado este aspecto como "NO VALORABLE".*

Por otro lado, en la página 27 del PTT exige: *"En el caso en el que el licitador oferte la separación de la zona de carga y la estibación correcta del material, lo hará conforme a las siguientes condiciones mínimas: (…) El espacio para combustible deberá ser estanco y guardar las preceptivas normas de seguridad. Los espacios que se diseñen deberán contar con rejillas de aireación y ventilación, así mismo, contarán con un sistema de recogida de derrames".*

El criterio 1.4 del Anexo X del PCAP exige a los licitadores que opten por ofertar la compartimentación, que lo hagan cumpliendo con unos requerimientos mínimos. En el caso del espacio para el combustible, se exige que el mismo sea "*estanco y guardar las preceptivas normas de seguridad*". Afirma que el adjudicatario *"no ha mencionado si quiera, ni aportado información alguna en su oferta sobre la estanqueidad del compartimento de combustible, lo cual tendría que haber supuesto que no se le otorgaran los 2 puntos previstos en el criterio 1.4 para este compartimento*". Alude que a que en la página 29 de la oferta de la adjudicataria (página 29) se indica refiriéndose a la zona para maquinaria y herramientas- que "*se realizará atendiendo al mejor criterio de utilización*", entendiendo que la misma no ha diseñado la zona de carga, por lo que no es posible conocer si la misma llega a cumplir con la capacidad que exige las prescripciones de los PPT y del Anexo X del PCAP.

Afirma que no debería de haber obtenido ningún punto por el criterio 1.4 "*Diseño de las zonas de carga*", pues la falta de información técnica no puede ser sustituida y aceptada por la voluntad de la mesa sin una sola acreditación técnica de la adjudicataria, porque es exigida en los requerimientos del PPT.

Termina el recurso aludiendo a que todo ello supone una vulneración del principio de igualdad y libertad a las licitaciones públicas, solicitando la declaración de nulidad del acto de adjudicación impugnado, así como la retroacción del procedimiento de licitación al estado inmediatamente anterior a la valoración de las ofertas presentadas por los licitadoras, para que se lleve a cabo una nueva valoración de las mismas, otorgando la puntuación que se ajuste a derecho y se acuerde la exclusión de las licitadoras SURTUCK, S.L. y TECNOVE, S.L.

2. Argumentos del órgano de contratación.

Por su parte, el órgano de contratación, defendiendo la adjudicación, parte de la base de que "*la licitación está basada en mínimos técnicos, esto es, entre las posibilidades que ofrece el PPT pueden existir diferentes opciones a ofertar, entre las que cabrían la de proponer un vehículo base de fabricación comercial que pudiera ser objeto de una modificación, adaptación y configuración posterior a cargo de los licitadores. En base a este razonamiento y previendo tal iniciativa, el pliego exige que toda adaptación a la que se someta un vehículo requerirá su revisión oficial, mediante la cual se compruebe y testifique que se encuentra sujeto a las normas preestablecidas vigentes y serán cumplidoras con los requisitos legales para obtener la respectiva homologación, que a la postre, es la garantía con la que contará el órgano contratante para dar por concluido un producto apto para su uso y circulación, todo ello, como decíamos, en caso de que la opción del licitador sea la de ofertar una solución como la que aquí se ha descrito*".

Indica que el PPT afirma que "*los vehículos serán adquiridos para labores específicas, por lo que deberán estar adaptados a características esenciales particulares. Todos los vehículos se adquirirán nuevos de fábrica".*

Afirma que "*la previsión de la existencia de características esenciales hace abordar la cuestión desde la perspectiva mínimos técnicos exigibles. Resaltamos en negrilla que dichos vehículos deberán estar adaptados a características esenciales particulares porque ésta es la base de la licitación. Se licita el suministro de vehículos que podrán ser transformados y adaptados para dar respuesta a las necesidades de la Agencia. Una vez adjudicada la licitación y tras ultimar adjudicatario y Agencia el prototipo, este debe ser homologado y suministrado.*

Es fundamental mantener este argumento durante el análisis de las cuestiones que el recurso aquí plantea puesto que, obviándolo, puede caerse en el error del propio recurrente entendiendo exigible un mayor nivel técnico del que el propio pliego impone.

Es por ello que, en aras a conseguir la mayor concurrencia, el pliego exige que los licitadores presenten un vehículo tipo con unos requisitos técnicos mínimos (ángulos de ataque, altura, reductora mecánica, siete plazas, etc.…), al cual podrán añadirle modificaciones y mejoras (barras antivuelco, zona de carga estibada, zona de carga para enseres...) sin con ello quieren lograr una mayor puntuación. En esta línea resulta aclaratorio el punto 8.1 del PPT, Condiciones de Entrega, en el que se recoge "Expedida la citada orden de inicio [de ejecución del contrato] y notificada al adjudicatario, LA AGENCIA, emplazará al mismo para definir el diseño de elementos, especificaciones técnicas de accesorios, carrocería, que, en su caso, hubiere necesidad de concretar por haber sido ofertados por el adjudicatario durante la fase de concurso y que requieran la ultimación de un detalle definitivo y que sirva para concretar cualquier otra características a considerar que las partes entiendan indefinida tras el proceso de selección ", esto es, el propio pliego prevé la necesidad de concretar aspectos en la ejecución que no se verán en detalle durante la licitación".

No aborda directamente el informe al recurso las cuestiones planteadas por la recurrente, sino que lo hace por remisión a un informe técnico, respecto de las explicaciones técnicas que se dan en ese informe que se incorpora como anexo. Abordando el informe técnico, éste sí responde a las cuestiones planteadas en el recurso. Se realizan las siguientes afirmaciones:

a) Respecto de la falta de aportación de la documentación exigida en el Anexo VIII, que sirve para comprobar la viabilidad técnica del vehículo ofertado, se señala que "*la empresa recurrente cita lo indicado en el apartado h del Anexo VIII en referencia a la documentación que debe reforzar la coherencia de las ofertas presentadas y comprobación de su viabilidad técnica y económica".* Expresa que la relación de documentos citados[1] "*no es una relación exhaustiva de la documentación a presentar, en concreto la cita termina indicando que se puede presentar cualquier otra documentación necesaria referente a las características técnicas de los vehículos y verificación de lo exigido*". La documentación presentada por la adjudicataria manifiesta que ha sido valorada como suficiente para conocer las características técnicas de los vehículos ofertados y verificar el cumplimiento de lo exigido en el pliego técnico, y que ésta ha sido la siguiente:

"*• Características técnicas del vehículo base: incluye el estudio de pesos por ejes considerando la distribución de la carga para la campaña de trabajos preventivos y de extinción, considerando el peso de la transformación que se realiza en el vehículo y la incorporación de una caja reductora en cumplimiento del PPT, definición del chasis donde se indica expresamente que la transformación propuesta cuenta con la autorización del fabricante (Renault) y que*

1 Libro de taller del vehículo base, planos descriptivos, esquemas, memoria técnica, informe técnico de las reformas efectuadas en caso de haberse realizado.

se encuentra recogida en los códigos de fabricación de la marca y con ello el conjunto una vez fabricado posee el Certificado de Conformidad de la marca (CoC), cumpliendo así todos los requisitos off-road exigidos en el PPT, ficha técnica personalizada con las medidas del vehículo, equipamiento y transformaciones que se van a realizar, requerimientos técnicos de los vehículos con indicación expresa de que una vez el vehículo sea transformado, éste cumple con todas las exigencias técnicas descritas en el PPT ya sea de fábrica o realizadas en la transformación a realizar por SURTRUCK y se enumeran algunas de estas características incluyendo las aptitudes todoterreno con el vehículo ya cargado, equipamiento adicional de los vehículos y cumplimiento de la normativa de aplicación".

"• Superestructura, carrocería: se describe cómo se realiza el montaje de la carrocería para las zonas de carga incluyendo las características del bastidor, sistema de anclaje, tipos de uniones, estructura del carrozado y protección anticorrosión, compartimentación de los materiales en las 3 zonas de carga aportando la descripción de los armarios además de croquis y planos del vehículo terminado con la propuesta de estibado y distribución de la maquinaria y herramientas. Finalmente se aportan fotografías de algunos estibados realizados en otros vehículos por la empresa SURTRUCK a modo de ejemplo.

• Rotulación de alta visibilidad y corporativa donde se explica las características y cómo se va a realizar las distintas rotulaciones que se requieren y la pintura

• Condiciones del suministro y entrega donde se aporta un cronograma con la planificación de las entregas cumpliendo los hitos de la licitación según la fecha prevista de adjudicación en el momento de entrega de la oferta y detallando las distintas fases que SURTRUCK contempla durante la fabricación de los vehículos.

• Plazos y condiciones de la garantía postventa y asistencia técnica.

• Resumen de la documentación presentada para la valoración de las ofertas donde se incluye el CoC del vehículo base ofertado, aunque según lo indicado anteriormente por SURTRUCK en el apartado de las transformaciones, dado que éstas se encuentran recogidas en los códigos de fabricación de la marca, el conjunto una vez fabricado posee este mismo certificado.

• Ensayos y verificaciones que realizarán a la primera unidad (PROTOTIPO) tras ser evaluada positivamente por La Agencia, contratadas por SURTRUCK al Laboratorio Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), inscrito dentro del catálogo de Servicios Técnicos Acreditados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo con el número ST0015.

• Finalmente SURTRUCK aporta a modo de ejemplo las pruebas de estabilidad estática y dinámicas realizadas en un vehículo de la misma clasificación según la Norma UNE 1846".

Termina concluyendo el informe técnico que "*con ello queda demostrado que la documentación aportada por (la adjudicataria) sí define el vehículo ofertado aportando documentación técnica referente a las características de éste permitiendo al Órgano de Contratación verificar el cumplimiento de lo exigido, quedando aclarado que la documentación aportada por (la adjudicataria) de otros vehículos se hace a modo de ejemplo dejando esta circunstancia expresada en su memoria en las páginas 32 y 53 de la memoria técnica como apoyo a su oferta".*

b) Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT (página 8) relativo a las características mínimas de los vehículos, por no incorporar los vehículos ofertados (por la adjudicataria y otra entidad licitadora) airbag lateral del acompañante, señala que "*el pliego permitía la posibilidad de distintas soluciones técnicas a las licitadoras"*. Afirma que "*la importancia de los elementos de seguridad se justifica en la memoria de necesidades y éstos tienen una enorme relevancia en un vehículo cuyo uso es el que se indica en el objeto del contrato. Con este fin se incluye en el PPT la dotación de airbags para el conductor y el acompañante y, como criterio de valoración, la dotación de airbags para plazas distintas de las de conductor y acompañante resultan un refuerzo a la mejora en la seguridad del vehículo que pretende el pliego*". *"La oferta presentada por la empresa (adjudicataria) propone un vehículo cuya disposición de las plazas delanteras es de tres ocupantes (conductor + dos ocupantes) lo que conlleva considerar que técnicamente la incorporación del airbag lateral para el acompañante (en puerta lateral derecha)*

no aportaba seguridad a esta plaza, sino antes al contrario, conlleva un riesgo dado que en la cabina no quedaría espacio para los tres ocupantes y los airbags en el caso de que éstos entraran en funcionamiento. Es decir, que, siendo la justificación por la que se exige este equipamiento la dotación en mayor seguridad de los ocupantes, en este caso, no resulta coherente y, antes, al contrario, resultaría contraproducente. Dado que el PPT exige al menos siete plazas, dejando abierta su disposición, estas podrían ser distribuidas en tres o dos filas, siendo esta última opción la elegida por SURTRUCK. Bajo esta opción, la primera de ellas se distribuye en tres sitios físicos.

La falta de este airbag lateral para el acompañante no ha sido considerado motivo de exclusión considerando que la inclusión de este equipamiento no es caprichosa, sino precisamente tiene como fin la seguridad de los ocupantes, resultaría, por tanto, una exigencia desorbitada ceñirse a la literalidad del PPT cuando exige un airbag en una zona de un vehículo cuya disposición no se adapta a tal equipamiento y, aún más, resulta desorbitado pretender la exclusión de la oferta por la ausencia de un componente que, junto con otros, conforman la dotación de la seguridad del vehículo. No puede obviarse, que el vehículo tendrá que ser homologado para el transporte de 7 ocupantes, dado que el PPT obliga a que los vehículos entregados deben cumplir la legislación vigente.

Desde el punto de vista técnico se considera que dicho componente guarda relación con la seguridad del vehículo pretendida por el PPT y no puede exigirse si ésta es contraria a ese fin según la propuesta elegida por el licitador y mucho menos, excluir la oferta por este motivo".

c) En cuanto al incumplimiento de la cláusula 3.2.2 del PPT (página 11) relativo a los rotativos que deben de llevar obligatoriamente los vehículos ofertados, por estimar que los rotativos del vehículo ofertado por la adjudicataria no cumplen con el grado de estanqueidad exigido, afirma que "*si bien se evidencia que el grado de estanqueidad incluido en el PPT no coincide con el ofertado por (la adjudicataria), esta circunstancia no puede ser considerada como motivo de exclusión si consideramos que no es una característica técnica del vehículo en sí, sino accesoria al mismo, y que el modelo de rotativo estaba sujeto a una validación en fase de ejecución".*

Alude a que, desde un punto de vista técnico sobre el grado de protección del rotativo, el IP65 ofertado se corresponde con un estándar de homologación en base a la norma europea EN 60529 equivalente a la norma internacional de la Comisión Electrotécnica CEI 60529 "Grados de Protección" y conlleva que el rotativo es totalmente estanco al polvo y está protegido contra los chorros de agua. A diferencia de lo que dice el recurrente señala que, si bien el grado de protección exigido en el PPT era el IPX9K, cuyo estándar se define según la norma alemana DIN 40050-9 dice que se puede considerar equivalente al ofertado por la entidad adjudicataria.

d) Por otro lado, respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT relativo a las características mínimas de los vehículos, en cuanto a que el vehículo ofertado por la adjudicataria no cumple con las prestaciones off-road exigidas, señala que la entidad recurrente se basa para decir que no posee ninguna capacidad off road en el certificado de conformidad europeo (CoC) presentado por la adjudicataria, de donde se deriva que las características técnicas se corresponden con un vehículo 4x2 y no 4x4 como es el exigido.

Expresa que el CoC presentado era exigido para la verificación de las emisiones de CO2, y que el mismo es un criterio de valoración de este expediente y que según lo indicado por la entidad adjudicataria es equivalente en el vehículo transformado para dotarlo de capacidad off-road y el vehículo base dado que la transformación propuesta cuenta con la autorización del fabricante (Renault) y se encuentra recogida en los códigos de fabricación de la marca. Es decir, en ningún caso se exigía el CoC del vehículo ya transformado puesto que la solución dada por los licitadores es particular para los requisitos solicitados por la Agencia, no dándose ésta en el mercado actual.

Concluye que la caja reductora y las características off-road son objeto de las transformaciones a las que la adjudicataria va a someter a un vehículo comercial, como lo describe en su memoria técnica en las páginas 5 y 11.

Dice que la entidad recurrente ha obviado determinada documentación esencial que consta en el expediente remitido. Por un lado, señala que hace alusión a documentos cuyo objeto nada tienen que ver con la comprobación de las aptitudes todo terreno del vehículo ofertado y haciendo referencia a la autorización por el fabricante del vehículo, cuestión que se requiere según el PPT en fase de ejecución. Así se aclaraba expresamente en el punto 8 de la nota aclaratoria con las consultas recibidas hasta el 17 de septiembre de 2021, las cuales fueron publicadas y que determinaban que la citada reforma del vehículo en fase de oferta no debería estar ya autorizada por el fabricante del chasis. Es decir, se respondía diciendo que las condiciones de licitación no exigen la autorización, "*ahora bien, la oferta que el licitador presente será vinculante y exigible por el órgano de contratación, si esta no fuera viable en fase de ejecución de contrato se incurriría en un grave incumplimiento donde se aplicarían las normas de carácter general en Derecho por incumplimiento de contrato".*

En cuanto a la afirmación de la recurrente sobre el incumplimiento de la altura mínima de 18 cm con el vehículo cargado y que tampoco se cumple con la exigencia de un ángulo de ataque igual o superior de 22º en base a que indica que se ha falseado la presentación de la vista lateral del vehículo y que la entidad adjudicataria ha presentado los planos alterados, señala el informe que el órgano de contratación consideró válidas las representaciones aportadas, estimando la presunción de veracidad de los documentos aportados. Sobre la contradicción de la oferta de la adjudicataria en la página 7 de la memoria donde se indica que la altura del vehículo es 16 cm, en esa página las características se corresponden con las del vehículo sin transformar como la recurrente indica en otros puntos del recurso presentado. Es decir, no hay contradicción alguna y afirma que los datos tenidos en cuenta son los expresados por entidad adjudicataria en su memoria en las páginas 12 y 17.

e) Incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT relativo a las características mínimas de los vehículos, debido a que el vehículo ofertado por la adjudicataria no posee plazas con dimensiones y ergonomía similares, ni cumple con los requisitos del PPT relativos a los cinturones de seguridad. La empresa recurrente indica que la adjudicataria incumple el PPT dado que a su juicio las plazas del vehículo no tienen dimensiones similares dado que entiende que las plazas traseras tienen una habitabilidad y ergonomía muy distintas a las plazas delanteras. Ante esta afirmación señala que la adjudicataria no ha presentado documentación de la que se pueda deducir la conclusión de la recurrente y que ésta última apoya su afirmación en una fotografía que no corresponde a la oferta de la adjudicataria, dado que la extrae de una página web ajena a ella.

Estima que no se exigen dimensiones de los asientos, y dado que el término "similar" no es del todo objetivo, debe estarse a la memoria presentada por la adjudicataria donde se describen algunos de los requerimientos técnicos del vehículo ofertado, que incluye en la página 12 los requisitos en cuanto a las plazas del vehículo que consta de 7 plazas de asiento, con reposacabezas, dispuestas en dos filas, estando todas ellas en sentido de la marcha y "*siendo de similares dimensiones y confortabilidad"**.***

Respecto al certificado de ensayo de los cinturones de seguridad exigido en el PPT, contesta el informe técnico que el certificado es exigible en fase de ejecución dado que los ensayos a realizar para verificar el cumplimiento de los reglamentos que se exigen deben hacerse una vez terminado el vehículo, presentando la adjudicataria en la página 12 de la memoria el compromiso a realizar dicha homologación por lo que no es cierto que se incumpla el PPT tampoco en este punto. Y por último, respecto a que la adjudicataria no habría considerado los pesos de la estructura necesaria para asegurar el anclaje de los nuevos cinturones de la segunda fila ni el de la barra

antivuelco lo que haría incurrir a ésta en un sobrepeso que no permitiría la homologación del vehículo, señala el órgano de contratación que en la justificación de los pesos aparece una cantidad asignada al peso total de la cabina y el chasis, que debe presumirse correcto y que se entiende ha considerado todos los elementos de los que está dotado el vehículo ofertado.

f) En relación al incumplimiento de la cláusula 3.2 del PPT, respecto de que todos los accesorios y equipamientos de los vehículos deben estar homologados y certificados por los organismos que correspondan, debiendo acreditarse tal circunstancia mediante el correspondiente certificado, señala el contenido literal del apartado 3.2 del PPT que no indica en ningún caso que estos certificados deban aportarse en la fase de licitación.

Es decir, por el contrario, es una prescripción que se aplica en la fase de ejecución "*ya que algunos de los accesorios o equipamientos del vehículo necesitarán de la realización de ensayos una vez el vehículo a suministrar haya sido terminado*".

g) Respecto del incumplimiento de la cláusula 8 del PPT relativo al plazo de entrega, ya que el cronograma ofertado por la adjudicataria supone el incumplimiento de los hitos parciales de obligado cumplimiento se basa en conjeturas señala, cuando dice que la adjudicataria no cumplirá con las cantidades de vehículos a suministrar ya que en el ejercicio 2022 sólo tendrá capacidad para entregar 100 unidades cuando el hito marcado por el PPT era de 210 vehículos para esa anualidad. Afirma que la presentación de este cronograma que era un requisito (como se indicaba en el apartado 13 de la nota aclaratoria), no sería evaluado en la fase de concurso, es decir, no es objeto de evaluación en la licitación. Así, manifiesta en su informe, el cumplimiento de estos requisitos se quedaba para la fase de ejecución. Y señala que "*nuevamente la recurrente confunde la documentación que el PPT exige para dar cumplimiento al contrato en la fase de ejecución con la que se exigía en la fase de licitación*".

h) Respecto de la nulidad por error en la puntuación de los criterios de adjudicación valorados mediante aplicación de fórmulas, se centra en cada uno de los criterios puestos en duda.

- Sobre la barra de seguridad antivuelco o sistema equivalente, señala que es necesario para la valoración de los criterios de adjudicación haber marcado en el formulario del Anexo IX-B del PCAP el compromiso de incluir en el vehículo a suministrar los aspectos que la licitadora consideraba en su oferta. Asimismo, que para que cada criterio pudiera ser valorado, se debía acompañar dicho Anexo de la documentación justificativa que podía ser la inclusión de esta característica en las propias especificaciones técnicas del vehículo o mediante un documento de características técnicas individualizado, en ningún caso se exigía la presentación de un certificado que acreditara el cumplimiento de la norma exigida en el PPT para la barra de seguridad antivuelco. Vuelve a señalar que es un requisito de obligado cumplimiento en la fase de ejecución y al que estará obligado el adjudicatario del contrato. Se insiste de nuevo en que las prescripciones del PPT aplican a un vehículo terminado al que se le someterá a todas las pruebas y ensayos que se requieren como se indica en el apartado 10 del PPT. Por este motivo señala que la barra antivuelco se puntuó a la empresa adjudicataria porque así lo señaló en el Anexo IX-B y lo recogía en su memoria en las páginas 17 y 18. El motivo de no puntuar a la entidad recurrente se produjo porque no marcó la casilla a pesar de ofrecer un sistema de protección antivuelco equivalente debido a que éste no se encuentra homologado según la norma exigida en el PPT, es decir, en ningún caso le corresponde puntuación alguna en este criterio.

- Sobre la imposibilidad técnica y material de que un vehículo de la tipología presentada por la adjudicataria responde que las declaraciones aportadas por las licitadoras deben ser consideradas como correctas por parte de

la mesa y que es responsabilidad de las licitadoras el responder ante estas declaraciones en cuanto al cumplimiento de la limitación de pesos.

- En cuanto al estibado y zona de carga, señala que el PCAP cuando establece que la zona "*de carga deberá cumplir en todo caso con el mínimo exigido en el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), esto es, la zona de carga deberá estar separada del habitáculo".* Manifiesta que, si además de lo anterior, la licitadora optara por ofertar la compartimentación, al menos, lo hará con los requerimientos siguientes; y en este caso, obtendrá puntuación en este criterio. Indica que lo previsto en el PPT para compartimentación de la zona debe observar como mínimo tres zonas diferenciadas para los siguientes grupos de equipamientos:

"• 2 puntos: Combustible y aceites para máquinas forestales ligeras, al menos 50 litros de combustible, ya sea en una garrafa de 50 l o en 2 de 25, y otros tipos de lubricantes (aceites). El espacio para combustible deberá ser estanco y guardar las preceptivas normas de seguridad.
• 3 puntos: Equipos de protección individual (E Pis) y avituallamiento, se incluye el transporte mínimo de 7 neveras individuales y 7 mochilas con el EPI personal de cada pasajero. El espacio para E Pis y avituallamiento, debe considerarse una "zona limpia". La comida y el agua se dispondrán de forma separada del resto de equipos.
• 5 puntos: Maquinaria y herramientas para trabajos de extinción y trabajos preventivo. El espacio para maquinaria y herramientas. Deberá de tener capacidad para transportar de manera segura y debidamente anclada todos los componentes del equipamiento estándar en los casos de trabajos de extinción (A) y trabajos preventivos (B) incluidos en el Anexo I del PPT. (los licitadores, bajo petición, podrán disponer de una dotación completa del equipamiento, facilitada por la Agencia, para configurar la compartimentación)".

Y determina que la documentación a presentar para obtener dicha puntuación: *"Memoria y proyecto definitorio de la estibación de la zona de carga mediante planos, fotografías, dibujos en formato papel o digital. La presentación debe ser lo suficientemente clara para entender cumplida las obligaciones a las que se refiere este apartado."*

La entidad adjudicataria presenta una descripción de la zona de carga tal y como se requería en el PCAP, describiendo cada uno de los compartimentos, así como fotografías descriptivas. Respecto de lo indicado por la empresa recurrente en su escrito, expresa que "*en la fase de concurso se valoraba la aportación del diseño de la zona de carga compartimentada y con los elementos necesarios para el estibado*", aunque en ningún caso se valoraba la solución dada por cada una de las licitadoras, dado que como recoge el PPT en el apartado 8.1 "Condiciones de Entrega" donde se indica de forma literal: *"Expedida la citada orden de inicio y notificada al adjudicatario, LA AGENCIA emplazará al mismo para definir el diseño de elementos, especificaciones técnicas de accesorios, carrocería, que, en su caso, hubiere necesidad de concretar por haber sido ofertados por el adjudicatario durante la fase de concurso del contrato y que requieran la ultimación de un detalle definitivo y que sirva para concretar cualquier otra característica a considerar que las partes entiendan indefinida tras el proceso de selección. Este proyecto definitivo se acordará sobre la base irrenunciable e invariable de lo ofertado, de manera que sirva a las partes como documento en detalle para la fabricación y suministro en condiciones previsibles y concretas de lo ofertado. La documentación a exigir sobre lo tratado podrá incluir planos y una memoria explicativa, así como de esquemas de instalaciones, la cual tendrá carácter contractual y formará parte de las condiciones a incorporar al mismo, conformando el proyecto definitivo".*

Respecto a la falta de información técnica señala que no es que no pueda ser sustituida admitiendo la voluntad de la adjudicataria sin una sola acreditación técnica, como indica la entidad recurrente, sino que el PCAP exigía la aportación de planos, fotografías, memoria y/o cualquier medio gráfico que la licitadora determine por lo que la

entidad adjudicataria sí ha cumplido con la documentación exigida al aportar en su memoria la descripción de las zonas de carga y el estibado, aportando para ello representaciones gráficas.

Contesta con relación a lo señalado por la entidad recurrente de que no cumple la adjudicataria con lo previsto en el PPT, en cuanto a que no debe obtener la puntuación relacionada en este apartado, estimando que ello debe ser así porque no contempla en la zona de carga los 8 grupos de herramientas. A este fin aporta una copia de una fotografía aportada por la adjudicataria en la que faltan 2 macleods y los 3 batefuegos, aclara que los batefuegos y macleods sí están representados sólo que se apilan en vertical, por lo que la interpretación de la recurrente de los planos aportados por la entidad adjudicataria no es correcta, aportando para ello la imagen utilizada por la recurrente con la indicación de dónde se representan los batefuegos y macleods.

Se termina señalando que toda la valoración de este expediente está basada en criterios valorados mediante aplicación de fórmulas por lo que dicha valoración es del todo objetiva y en base a lo indicado en los pliegos.

3. Alegaciones de la entidad adjudicataria.

En primer lugar, alega que la recurrente realiza un juicio de valor discrecional sobre aspectos técnicos de la oferta presentada por ella, considerando que dichas cuestiones son estrictamente técnicas, justificadas por su oferta Señala que no se puede deducir, de manera preliminar, en un juicio de valor alternativo de la recurrente y dudando de la profesionalidad de los técnicos que han admitido la oferta. Apela igualmente a la discrecionalidad técnica del órgano de contratación.

Respecto de la falta de aportación de la documentación exigida en el Anexo VIII, que sirve para comprobar la viabilidad de la oferta técnica del vehículo ofertado, señala que de conformidad con el "*Informe Justificativo de la Memoria de Necesidades y los propios Pliegos*" para disponer de un vehículo que cubra todas las necesidades este debe ser adaptado. Indica que el informe lo expresa en la página 3: "*La solución puede consistir en un chasis monobloque de serie con puerta lateral y trasera que albergaría cabina de conducción con tres plazas y un habitáculo posterior hasta seis plazas; no obstante, por sí mismo aún distaría de constituirse como una solución apta a los requerimientos exigidos, puesto que, aun cuando fuera susceptible de servir de base para un modelo apto, requeriría adaptaciones especificas a incorporar de forma particular para los fines a los que ha de servir". (…) "Además de lo anterior, no obsta a que otras transformaciones también sean necesarias, puesto que dependerá del modelo de vehículo que se seleccione podrá requerir determinados tipos de reglajes, bien en motorizaciones, suspensiones, carrozados o cualquier otra prescripción, todo ello en adaptación a las necesidades descritas, hasta conformar un modelo útil al trabajo que se le exige".*

Es decir, afirma que esto conlleva a que, aunque el vehículo base no cumpla con los requisitos, las transformaciones que se le incluyen tienen como resultado un vehículo que cumple con todos los requisitos técnicos mínimos establecidos en los pliegos. Es decir que como "*se indica en la página 12 de la Memoria Técnica que acompaña la oferta presentada por (la entidad adjudicataria) que expresa lo siguiente: "El vehículo una vez transformado, ofertado (…) recoge todas las exigencias técnicas descritas en el pliego técnico, ya sean de fábrica por Renault o realizadas en la transformación por (la entidad adjudicataria)".*

Afirma, pues, que ningún vehículo base ofertado puede cumplir con todas las requisitos y exigencias del pliego. Señala, que supone un juicio alternativo todo su recurso, cuando cuestiona "*toda capacidad, tanto de la adjudicataria, para realizar dichas transformaciones, como de los técnicos para valorarlas".*

-Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT (página 8) relativo a las características mínimas de los vehículos, por no incorporar los vehículos ofertados SURTRUCK y TECNOVE airbag lateral del acompañante. Señala que la recurrente reitera la referencia al vehículo base, al que se refiere el informe, obviando que estamos ante un vehículo que será transformado, de tal forma que insistiendo en el literal de la memoria presentada:

"El vehículo una vez transformado, ofertado por (la entidad adjudicataria), recoge todas las exigencias técnicas descritas en el pliego técnico, ya sean de fábrica por Renault o realizadas en la transformación por (la entidad adjudicataria)".

Asimismo, alega la entidad adjudicataria que el pliego establece en sus apartados 9 y 10 que la inspección y verificación del vehículo que se adjudique, incluyendo ensayos y verificaciones normativas, se llevarán a cabo sobre la primera unidad ejecutada en la fase de ejecución, por lo que insiste en este punto que, dado el compromiso y su posterior verificación, no existen motivos que justifiquen la exclusión de la oferta de la adjudicataria.

- Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.2.2 del PPT (página 11) relativo a los rotativos que deben de llevar obligatoriamente los vehículos ofertados, por no cumplir los rotativos del vehículo ofertado por la entidad adjudicataria con el grado de estanqueidad exigido. Señala la entidad adjudicataria, que lo que hizo en la Memoria Técnica en cuanto a las especificaciones técnicas del puente de luces Gamma 1200, que tiene previsto instalar, que una de sus especificaciones es el índice IP65, que atiendo al grado de estanqueidad, el cual señala que responde al estándar CEI60529. Aduce que la recurrente, ha aprovechado la ocasión de utilizar esta especificación del puente de luces indicada en la Memoria para compararlo con el índice IPx9K que viene definido en otro estándar diferente, esto es el estándar alemán DIN 40050-9. Es decir, las ha comparado por lo que las mismas significan en abstracto. Alega en cualquier caso que ambas referencias no son incompatibles por tratarse de estándares distintos y que el PPT en su apartado 3.2.2 indica que:

"La Agencia debe validar el modelo y el tipo de instalación, antes de proceder a la misma", por consiguiente, no cabe exigir la exclusión de una oferta cuya Memoria aporte un dato adicional para un vehículo que va a ser transformado, que va a aportar un rotativo con el grado de estanquidad exigido y que, en todo caso, va a ser previamente validado por la Agencia".

- Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT relativo a las características mínimas de los vehículos, debido a que el vehículo ofertado por la entidad adjudicataria no cumple con las prestaciones off-road exigidas, señala ésta en su escrito de alegaciones que en la página 11 de su memoria técnica se indican con detalle las actuaciones sobre el chasis base para su transformación en vehículo Off-Road, con arreglo a la metodología que realiza el partner homologado de Renault especializado en esta transformación Oberaigner Automotive GmbH. Expresa que a los efectos que interesan en este punto se dice:

"El vehículo una vez transformado, ofertado por Surtruck, recoge todas las exigencias técnicas descritas en el pliego técnico, ya sean de fábrica por Renault o realizadas en la transformación por Surtruck. A continuación, se enumeran algunas de ellas:
…
•Caja de cambios con reductora con relación i:1,42
•Bloqueo de diferencial integrado.
•Tracción 4x4 conectable
….

Aptitudes todoterreno con el vehículo cargado:
•Ángulo de ataque 22º
•Ángulo de salida 20º
•Altura libre mínima bajo vehículo incluida protección en su caso: 205 mm
•Capaz de detenerse y remontar en pendiente del 45%
•Control de descenso en pendiente, es decir, con capacidad de descenso controlado, (velocidad constante), sin pisar el freno mediante caja reductora
•El vehículo una vez transformado será sometido a los ensayos y verificaciones definidos por la EN 1846-2:2021
•Protección del Carter
•Dispositivo antibloqueo de ruedas con ABS (asistencia a la frenada de urgencia) (AFU). Control de trayectoria regulado en función de la carga del vehículo y del remolque (ESP), con: sistema antideslizamiento de las ruedas (ASR) asistencia al arranque en pendiente (HSA) asistencia para viento lateral (SWA) adherencia mejorada en terrenos difíciles (Extended Grip) …".

Señala igualmente que las transformaciones han sido garantizadas por el fabricante, y que conforme al pliego deberán ser validadas por la Agencia. Es decir, *"solo cabría un control del cumplimiento de los principios y de los trámites legales, no siendo posible la sustitución del juicio técnico del informe ni de la decisión sobre la posibilidad de cumplimento que como ya se ha expuesto corresponde exclusivamente al órgano de contratación".*

- Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT relativo a las características mínimas de los vehículos, debido a que el vehículo ofertado por la entidad adjudicataria no posee plazas con dimensiones y ergonomía similares, ni cumple con los requisitos del PPT, expresa que la memoria técnica presentada define de forma gráfica y expresa el cumplimiento de todas las características establecidas en cuanto a las plazas, ergonometría y cinturones de seguridad. Argumenta que se trata en este aspecto de un vehículo que "*es original de 7 plazas homologado de fábrica, lo que puede excluir en todo caso un incumplimiento en su ergonomía y disposición de espacios para ocupantes, dado que a diferencia de la oferta de la recurrente, no va a necesitar que se incorporen plazas adicionales, sino que ya aporta estas plazas en dos filas de asientos que vienen homologadas de fábrica, por lo que lógicamente, cumplen con una ergonomía similar todas ellas, tal como se puede fácilmente apreciar en la imágenes aportadas en la memoria".*

- Respecto al cumplimiento de los requisitos del PPT en cuanto a los cinturones de seguridad, la adjudicataria reitera que la transformación realizada garantiza el cumplimiento de todas las características mínimas del vehículo. Máxime cuando dicha transformación ya se realiza de manera habitual en vehículos contraincendios y cuyos ejemplos son incorporados de forma gráfica por en su memoria técnica. Asimismo, señala que no comparte la interpretación que se hace en el recurso respecto a los cálculos de peso máximo, dado que la adjudicataria ya ha tenido en cuenta todos los pesos que serán objeto de transformación y los incorpora a su oferta, *"por lo que, cualquier alteración de peso al vehículo base ya ha sido incluido en el peso de transformación justificado en la oferta (página 4 de la Memoria)".*

- Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.2 del PPT (página 11), que exige que todos los accesorios y equipamientos de los vehículos habrían de estar homologados y certificados por los organismos que correspondan, debiendo de acreditarse tal circunstancia mediante el correspondiente certificado, señala que en su oferta en las notas aclaratorias de la página 48 y siguientes de la memoria técnica presentada por la adjudicataria se establecían los hitos para las correspondientes comprobaciones y para la entrega de la correspondiente homologación del vehículo una vez transformado siguiendo lo establecido en los pliegos e indicado en la memoria técnica. Es decir, invoca que no existe en el pliego ninguna obligación en fase de oferta

de presentar homologaciones de accesorios y equipamiento previo a la transformación que sí deben ser aportadas en fase de ejecución, tal como indica la adjudicataria en su memoria técnica.

- En cuanto al incumplimiento de la cláusula 8 del PPT (página 15), relativo al plazo de entrega, ya que del cronograma ofertado por la entidad adjudicataria, del que se dice que se desprende el incumplimiento de los hitos parciales de obligado cumplimiento, estima ésta que este punto debe ser entendido en su conjunto y no reducido a un supuesto incumplimiento "descontextualizado", porque se realizó pensando en un desenvolvimiento normal del procedimiento. Señala que no cabe plantear en este momento un supuesto incumplimiento de los hitos de "planificación", a la que refiere el pliego a presentar puesto que una vez formalizado el contrato y sobre la que se pedirá los correspondientes compromisos de los proveedores, habrá de estarse de nuevo al apartado 8 del PPT:

"Una vez formalizado el contrato, el adjudicatario deberá aportar en un plazo máximo de quince días una planificación de entrega de cada unidad con hitos mensuales. Este proceso de suministro será ratificado de mutuo acuerdo por las partes en función de los plazos de fábrica y logística. La Agencia requerirá al adjudicatario copia de los acuerdos firmados con los fabricantes que garanticen la viabilidad de la entrega en los plazos que se vayan a acordar".

- En cuanto a la nulidad del acuerdo de adjudicación objeto de impugnación, estima que no procede tal pretensión pues su oferta no incumple. Señala que "*no existen razones para cuestionar que la adjudicataria vaya a cumplir lo exigido en los Pliegos, sobre todo teniendo en cuenta que todas las ofertas, incluida la de la recurrente, presentaban transformaciones"*, pues se indica en el PPT en el punto 10 (página 17) que todos los ensayos y certificados se exigirán sobre el vehículo una vez transformado.

- En cuanto a la nulidad por error en la puntuación de los criterios de adjudicación valorados mediante aplicación de fórmulas. Por un lado, respecto de la "barra de seguridad antivuelco o sistema equivalente", señala el PCAP en su Anexo IX-B que:

"Para que la información anterior pueda ser valorada, deberá acompañarse de la correspondiente documentación justificativa, ya sea en las propias especificaciones técnicas del vehículo, o mediante documento de características técnicas individualizado."

Así expresa que la memoria técnica que acompaña la oferta de la adjudicataria, en su página 17, indica que será incluida la barra antivuelco, cuya definición permite la valoración por parte de la Agencia, sin razones para poner en duda que la barra no cumpla con los requisitos exigidos. Como el resto de equipamiento y accesorios que incluye el vehículo en su transformación, será obligatorio en la fase de ejecución y a la entrega del vehículo que la barra, que la adjudicataria se compromete a instalar en el vehículo, efectivamente cumpla con las características, sin que haya razones en esta fase para justificar que no lo hará. Respecto de la declaración técnica que la recurrente acompaña en su recurso, señala que "*lo único que viene a indicar es que la instalación de una barra antivuelco que cumpla la norma de resistencia de "maquinaria de obra pública o movimiento de tierra" es incompatible con vehículos N y M1, por innecesaria en este tipo de vehículos, pero no indica que sea imposible su instalación, en especial en aquellos casos que, como pide la Agencia, se pretenda reforzar la seguridad de los ocupantes".* Aclara al respecto que el pliego no exige que el sistema de protección del vehículo cumpla con la norma indicada, sino que sea la barra instalada la que lo cumpla. En relación con el peso que tiene la barra con estas características, señala que no puede atenderse a los cálculos que la recurrente realiza en su recurso, ya que la barra, como el resto de transformaciones, está incluida en el apartado de transformación en el desglose de

pesos que la entidad adjudicataria presenta en su memoria técnica. Por último, en cuanto a este aspecto menciona que la recurrente no tenía previsto instalar una barra que cumpliese con la norma establecida en el pliego, entendiendo que es esa y no hay otra razón que le impidiese señalar en su oferta ese equipamiento.

- En cuanto al estibado y zona de carga, alega que la memoria que acompaña la oferta de la entidad adjudicataria deja muy claro y con amplio detalle gráfico y explícito las características y situación de estos compartimentos, así como que cumplen los criterios para su puntuación. De esta manera lo interpretaron los técnicos y nuevamente la recurrente se atribuye mayor capacidad de interpretación que los propios profesionales de la Agencia.

4. Alegaciones realizadas por la entidad AUTOS OLSAN, S.L.

Señala únicamente respecto al recurso, únicamente consideraciones sobre las condiciones exigidas para la valoración del sistema de antivuelco ofrecido por la adjudicataria, y ello por el incumplimiento de la norma ISO 3471:2008 a que hace referencia el PPT.

Así, señala que la recurrente manifiesta que no marcó la casilla de inclusión de sistema en su propuesta precisamente por no cumplir con la norma ISO exigida, y habiéndolo hecho la adjudicataria estima que debió recibir también los tres puntos asignados, a pesar de no cumplir tampoco con la norma ISO, es decir señala que se produce un trato discriminatorio que la recurrente interesa. Sobre esta base, y en la aseveración por la recurrente de la imposibilidad de cumplimiento de la norma ISO por ninguna de las ofertas realizadas, concluye que para evitar tal discriminación, *"… o bien debería retirarse estos puntos a las demás licitadores, al haberse acreditado la falta de cumplimiento de la norma ISO citada (y de PTT), o bien, debería de interpretarse que no se exige en la presente licitación referida norma ISO, en cuyo caso, le correspondería a ITURRI obtener los tres puntos correspondientes a esta categoría".*

Señala que entiende que está conforme con la consideración del incumplimiento de la norma ISO por parte de la adjudicataria, y también por parte de la recurrente, pero no lo está con la afirmación de que las demás empresas concurrentes no cumplan con las exigencias de la norma ISO 3471:2008, pues al contrario a como se afirma, el vehículo ofrecido por ella cumple con la norma, resultando injusto que se le retiren los puntos asignados por la introducción de la barra de seguridad antivuelco, como que se le asignen puntos a la recurrente por no ser exigible el cumplimiento de la norma ISO.

SÉPTIMO. Consideraciones del Tribunal.

1. Configuración del objeto del contrato, el cumplimiento de los requisitos por los vehículos a suministrar, dado que son vehículos configurables por el propio licitador a fin de reunir los requisitos, al menos mínimos establecidos en el PPT.

Debe partirse de la consideración de que las partes han aceptado los pliegos incondicionalmente y sin salvedad o reserva alguna con la presentación de su proposición, según prevén tanto el artículo 139 de la LCSP como la cláusula 9 del PCAP, y también es claro que formalmente el objeto del recurso es la adjudicación del contrato impugnando en plazo alegando incumplimiento de lo dispuesto en el PPT. Este Tribunal ha de recordar, como doctrina asentada, que los pliegos de contratación son lex inter partes conformando la ley del contrato y vinculando en sus propios términos tanto a los licitadores que concurren a la licitación aceptando su contenido, como a los órganos de contratación, (Vid por todas STS de 29 de septiembre de 2009), de manera que ambos han de estar y pasar por los mismos en todo su contenido. Asimismo, es importante señalar, como menciona el

órgano de contratación en su escrito de alegaciones, que el PCAP no ha sido objeto de impugnación en el momento procedimental oportuno. Señala la cláusula 9 del PCAP:

"Las proposiciones de los interesados deberán ajustarse a los pliegos y documentación que rigen la licitación, y su presentación supone la aceptación incondicionada por la persona empresaria del contenido de la totalidad de las cláusulas o condiciones de este pliego, sin salvedad o reserva alguna, así como la autorización a la mesa o al órgano de contratación para consultar los datos recogidos en el Registro de Licitadores de la Comunidad Autónoma de Andalucía o en las listas oficiales de operadores económicos de un Estado miembro de la Unión Europea".

El apartado 2 del PPT recoge:

"*Se exige de forma general que todos los vehículos incluyan una caja de cambio con reductora. Este componente técnico se considera imprescindible para cumplir los niveles exigidos en seguridad de los vehículos a adquirir dado que su uso no corresponde a circunstancias ocasionales en contexto donde exista voluntariedad para el uso del vehículo en circunstancias extraviarias, sino todo lo contrario, supone un mecanismo de emergencia máxima ante circunstancias donde puede existir riesgo para la seguridad de las personas, es por ello que este elemento resulta irrenunciable para este órgano contratante.*
La exigencia de este componente parte de las conclusiones resultantes en base a las consultas preliminares del mercado realizadas, particularmente, de la última publicada en fecha 6 de mayo de 2021, en la que este órgano contratante ha obtenido suficiente información para la preparación de este contrato y, por consiguiente, para definir de forma concreta y satisfactoria las mejores prescripciones técnicas en consonancia con el interés público cuyo fin salvaguarda. Con base en estas consultas ***puede afirmarse que existen en el mercado soluciones con este componente que, con más o menos adaptación a las necesidades de esta Agencia, pueden ser soluciones viables para ejecutar este contrato.***
Otras características, como seguidamente serán desarrollas en el presente pliego, pueden ser de libre configuración a disponer en el vehículo por parte del adjudicatario, siempre con el objeto de conseguir el mejor producto y la mejor relación calidad-precio*. En caso de que* ***los vehículos a adquirir requieran cualquier transformación al margen de los estándares de fábrica****, estos contarán con la homologación oportuna que corresponda según el equipamiento y uso destinado.*
La homologación, en su caso, deberá quedar recogida en la ficha técnica de los mismos y será por cuenta del adjudicatario.
Como base, los vehículos deberán estar homologados para la circulación con siete pasajeros y deben posibilitar la conducción con licencia tipo B por lo que no deberá superar 3.500 kg. De Masa Máxima Autorizada (MMA)".

La memoria justificativa nos ayuda a comprender la forma de configuración del objeto del suministro cuando señala:

"Las características técnicas mínimas de los vehículos más relevantes son:
• Aptitudes del vehículo "off road".
• Vehículos de 7 a 9 plazas.
• Capacidad de carga hasta alcanzar el límite de la Masa Máxima Autorizada (MMA) de 3.500 kg.
• Conducción con carné B.
• Adaptación del vehículo acorde al estibado correcto del equipamiento que acompaña a los retenes compuestos de maquinaria forestal, combustible y aceites, EPIS y avituallamiento.

La solución puede consistir en un chasis monobloque de serie con puerta lateral y trasera que albergaría cabina de conducción con tres plazas y un habitáculo posterior hasta seis plazas; no obstante, por sí mismo aún distaría de constituirse como una solución apta a los requerimientos exigidos, puesto que, aún cuando fuera susceptible de servir de base para un modelo apto, requeriría adaptaciones especificas a incorporar de forma particular para los fines a los que ha de servir.
Las funcionalidades exigidas sería las de un vehículo que cumple con el nivel de carga más pasaje y puede conducirse con carné B, además, de ofrecer prestaciones de conducción en campo por venir equipado con sistema de tracción 4x4. La zona trasera requeriría de una transformación necesaria para contar con una zona suficiente de carga adaptada a una configuración específica en función del equipamiento a transportar y, sobre todo, que dicha carga quede perfectamente estibada y accesible, todo ello cumpliendo con la normativa específica en materia de prevención de riesgos laborales vigentes. Es relevante la adaptación de esta zona a una configuración acorde con los usos del vehículo, puesto que no debe obviarse que se trata de vehículos de atención a emergencias ambientales en circulación fuera de vías convencionales, lo que conlleva una mayor exigencia para tratar la carga de forma segura evitando proyecciones, saltos o caídas de la misma en pleno transporte o actividad.
Toda la adaptación que conlleve un vehículo de este tipo requerirá su revisión oficial mediante la cual se compruebe y testifique que la adaptación se encuentra sujeta a las normas preestablecidas y cumplen con los requisitos indicados para obtener la respectiva homologación.
Además de lo anterior, no obsta a que otras transformaciones también sean necesarias, puesto que dependerá del modelo de vehículo que se seleccione podrá requerir determinados tipos de reglajes, bien en motorizaciones, suspensiones, carrozados o cualquier otra prescripción, todo ello en adaptación a las necesidades descritas, hasta conformar un modelo útil al trabajo que se le exige. Otra posible solución, alternativa a la anterior vista, consistiría en la adaptación de un vehículo preconfigurado de serie como chasis/cabina al que se le incorporaría una solución específica de fabricación "ad hoc" en la parte trasera. Los modelos chasis/cabinas son configurables en el mercado y ofrecen múltiples posibilidades según las necesidades del cliente. Sobre este vehículo se puede construir específicamente una caja sujeta a la parte trasera que albergaría un compartimento para pasaje y carga con las características adaptadas particularmente a las necesidades de la Agencia.
Este tipo de vehículo, con mayor nivel de transformación, requeriría la correspondiente homologación para obtener los permisos de circulación y uso oficiales.
Cualquier solución de las descritas anteriormente que cumpliera las especificaciones tendría que valorarse en el seno de una licitación en concurrencia pública donde se elegiría la mejor opción en función de los criterios que en este documento se exponen.
Se acompaña al presente informe el pliego de prescripciones técnicas que serviría de base a la futura licitación donde se ha dado cabida a cualquiera de las dos soluciones antes descritas".

Es decir, debe partirse de la idea de que el vehículo tiene pocos requisitos mínimos y que el mismo es configurable, es decir, desde un primer momento no existe un modelo predeterminado de vehículo, no estando definidos detalladamente en todos sus aspectos, de tal modo que desde esta visión, debe estimarse a priori, que las exclusiones por no cumplir el modelo ofertado los requerimientos mínimos de las ofertas por incumplimiento del PPT, , salvo justificación de inviabilidad de una determinada solución propuesta en un determinado aspecto, deberá interpretarse únicamente cuando se trate de un incumplimiento flagrante que impida configurar un vehículo en los requisitos mínimos a los que alude la memoria y el PPT.

En el mismo sentido apunta la interpretación del apartado 3.1 del PPT tan aludido por lar partes en sus distintos escritos, cuando comienza señalando que los requerimientos mínimos se predica de vehículos "completados".

Asimismo, cuando se señala que:

"*Adicionalmente, los vehículos objeto de adquisición tendrán como mínimo las características que a continuación se detallan (…):",* pero siempre referidos al momento de la entrega dado que lo que se presenta es un modelo o proyecto de coche que aún obviamente no existe.

Ello lo corrobora el hecho de que en el mismo apartado más adelante se menciona que "*si se van a realizar reformas establecidas en el Real Decreto 886/2010 éstas deberán regularizarse conforme a lo establecido en el referido real decreto y constar en la ficha técnica (tarjeta ITV). El vehículo se entregará con todos los elementos necesarios para la circulación en vía públicas (chaleco reflectante, luz de emergencia V16 con sistema de geolocalización, repuestos obligatorios, elevador, herramientas básicas…)".*

Respecto de los accesorios y equipamientos de los vehículos se exige para cuando sean suministrados, indicándose en futuro que "*deberán estar homologados y certificados por los organismos que correspondan, debiéndose acreditar mediante el correspondiente certificado. De todos los equipamientos y accesorios se aportará su Certificado de Homologación CE de Unidad Técnica independiente emitido por el Ministerio de Industria".*

Ello lo corrobora el apartado 4 del PPT relativo a la documentación cuando expresa: *"Todos los vehículos se suministrarán matriculados con la documentación en vigor:*

• Tarjeta de inspección técnica y manual de mantenimiento.
• Garantía del vehículo.
• Manual del modelo y ficha técnica.
• Permiso de circulación.
• Se entregará un dossier completo, en documento escrito y formato digital, de características y mantenimiento, esquemas eléctricos e hidráulicos, despiece carrocería, planos, fotos, así como dotación específica de cada vehículo suministrado, en su caso".

Es decir, manifiesta que la documentación debe entregarse con carácter general con la entrega del suministro.

Por ello, y terminando esta consideración previa, insistimos en que, como ya mencionamos en la resolución 20/2022 que ponía fin al recurso 532/2021, referente al mismo contrato**, respecto a los requisitos mínimos del apartado 3.1 del PPT** permite la interpretación por el órgano de contratación. Así decíamos:

"la interpretación del requisito ha supuesto que sean admitidas las ofertas, (decisión que como decíamos no ha sido recurrida) de tal modo que esta potestad, discrecional, se halla condicionada por una serie de elementos reglados y por los principios generales del Derecho administrativo, entre los que figura la salvaguarda de la libre competencia, la no discriminación e igualdad de trato entre los candidatos, y, sobre todo, el principio de proporcionalidad (Art. 4 de la Ley 40/2015) conforme al cual, en las exigencias para la mejor decisión conforme a las pautas ya dichas, la Administración debe elegir la medida menos restrictiva, motivando su necesidad para la protección del interés público, así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persigan, sin que en ningún caso deban producirse diferencias de trato discriminatorio, de manera que la necesidad de motivación del acto discrecional resulta esencial para su posterior control, significándose que entre los elementos reglados que limitan la potestad discrecional figuran los contemplados en el art. 45 de la Ley 14/2013 y en el art. 40.b) de la LCSP,

Al respecto, cabe recordar que existía la posibilidad, (…) de solicitar a las licitadoras aclaraciones de sus ofertas, la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea, de 10 de diciembre de 2009, (asunto T-195/08) vino a establecer

una serie de razonamientos que han sido reproducidos por los distintos Tribunales administrativos de recursos contractuales, en sus resoluciones, entre ellas, las Resoluciones de este Tribunal 94/2012, de 15 de octubre, 123/2013, de 16 de octubre y 131/2013, de 28 octubre y más recientemente la 152/2021, de 22 de abril. Los razonamientos de la citada sentencia pueden resumirse del modo siguiente:

"• Si bien es cierto que un órgano de contratación está obligado a redactar las condiciones de una licitación con precisión y claridad, no está obligado a prever todos los supuestos, por raros que sean, que puedan presentarse en la práctica.
• Cabe tomar la iniciativa de ponerse en contacto con la licitadora cuando una oferta requiera aclaraciones suplementarias, o cuando se trate de corregir errores materiales en su redacción. Ello sucede, en particular, cuando la ambigüedad puede explicarse de modo simple y disiparse fácilmente. En tal caso, es contrario, en principio, a las exigencias de una buena administración que se desestime la oferta sin ejercer la facultad de solicitar aclaraciones.
• El principio de proporcionalidad exige que los actos de las instituciones no rebasen los límites de lo que resulta apropiado y necesario para el logro de los objetivos perseguidos, entendiéndose que, cuando se ofrezca una elección entre varias medidas adecuadas, deberá recurrirse a la menos onerosa y que las desventajas ocasionadas no deben ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos. Este principio obliga al órgano de contratación, ante una oferta ambigua, a pedir aclaraciones a las licitadoras afectado en vez de optar por la desestimación pura y simple de la oferta de éste, siempre y cuando una solicitud de aclaraciones sobre el contenido de dicha oferta pueda garantizar la seguridad jurídica del mismo modo que una desestimación inmediata de la oferta de que se trate.
• El principio de igualdad de trato entre las licitadoras no puede impedir el ejercicio de esta facultad siempre que se trate por igual a todas las licitadoras y que ello no suponga la modificación del contenido de la oferta presentada".

Asimismo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en la sentencia de 29 de marzo de 2012 (asunto C599/10), viene a declarar que el artículo 2 de la Directiva 2004/18 no se opone a que "excepcionalmente, los datos relativos a la oferta puedan corregirse o completarse de manera puntual, principalmente porque sea evidente que requieren una mera aclaración o para subsanar errores materiales manifiestos, a condición de que esa modificación no equivalga a proponer en realidad una nueva oferta." Y concluye la sentencia citada que "(...) en el ejercicio de la facultad de apreciación de que dispone así el poder adjudicador, este último está obligado a tratar a los diferentes candidatos del mismo modo y con lealtad, de manera que, al término del procedimiento de selección de las ofertas y en vista de los resultados de éste, no pueda concluirse que la petición de aclaraciones benefició o perjudicó indebidamente al candidato o candidatos que la recibieron."

Por otro lado, cabe apuntar que en el recurso interpuesto por la entidad ahora adjudicataria, tramitado bajo el número 532/2021, donde la entidad ahora recurrente realizó alegaciones oponiéndose al recurso, en ningún momento cuestionó ninguno de los aspectos que ahora menciona solicitando la exclusión, extremo que ha quedado inalterado como consecuencia de que no se cuestionó la admisión de las ofertas entonces, resultando incoherente que habiendo podido alegar entonces en el trámite correspondiente ahora sí lo haga. Si bien no podía reconvenir entonces desde su posición de interesada, si resulta trascendente desde el punto de vista de la congruencia de las manifestaciones de las partes durante toda la licitación.

En cualquier caso, estimamos que ha de concluirse, que dada la falta de motivación técnica pormenorizada, como sostuvimos en la resolución 20/2022, respecto al objeto del contrato definido en el PPT, junto con la memoria, estimamos que el órgano válidamente ha procedido respecto de la presentación de variables, pues parte de que siempre que se cumplan los requisitos mínimos y éstos resulten finalmente certificados y

homologados, pueden considerarse la oferta a la hora de aplicar los criterios de adjudicación, sobre esos aspectos que el órgano entiende que son requisitos mínimos.

2. Consideraciones en torno al cumplimiento de los requisitos mínimos y los accesorios del PPT.

Partiendo de la conceptuación del pliego de prescripciones técnicas, que no ha sido impugnado por las partes, debe apreciarse si la oferta realizada por parte de la entidad adjudicataria en primer término supondría la imposibilidad de cumplir los requisitos mínimos.

El análisis de la conformidad de la oferta de la entidad adjudicataria es una cuestión de evidente índole técnico, debiendo analizarse cómo ha sido formulado y consagrado el tradicional principio de la discrecionalidad técnica de la Administración por la jurisprudencia de nuestros altos tribunales. En tal sentido, cabe recordar que el Tribunal Supremo, reproduciendo la doctrina del Tribunal Constitucional (STC 219/2004, de 29 de noviembre o STC 86/2004, de 10 de mayo) ha dejado sentado en numerosas sentencias (STS de 23 de noviembre de 2007, Roj 8950/2007, o STS de 3 de julio de 2015, Roj 3391/2015), que en cuestiones que hayan de resolverse a través de un juicio fundado en elementos de carácter exclusivamente técnico, que sólo puede ser formulado por un órgano especializado de la Administración (en el presente caso, del poder adjudicador), el único control que pueden ejercer los órganos jurisdiccionales es el que se refiere a las cuestiones de legalidad que puedan verse afectadas por el dictamen técnico, de manera que no pueden corregir o alterar las apreciaciones realizada en el mismo, ya que dicho control sólo puede tener carácter jurídico, respecto del acomodo de la actuación administrativa al ordenamiento jurídico, y no técnico.

a) Desde esta premisa y en primer término debemos abordar la cuestión denunciada consistente en la falta de aportación de la documentación exigida en el Anexo VIII, si ésta es real y si es exigida con carácter exhaustivo, de tal modo que pueda considerarse de tal importancia que supondría la imposibilidad de comprobar la viabilidad técnica del vehículo ofertado.

Señala el apartado h) del Anexo VIII del PCAP:

"h) Proyecto
Libro de taller del vehículo base, planos descriptivos, esquemas, memoria técnica, informe técnico de las reformas efectuadas en caso de haberse realizado y cualquier otra documentación necesaria con información referente a las características técnicas de los vehículos y verificación de lo exigido, todo ello en aras a reforzar la coherencia de las ofertas presentadas y comprobación de su viabilidad técnica y económica".

Cumple mencionar que en el PPT la referencia a los documentos no consta entre los requisitos mínimos, sino que únicamente se establece con relación a la exigencia de determinada documentación que se habría de adjuntar en cuanto a los vehículos en el momento de suministrarlos. Así se recoge que entre la documentación debe ir, la tarjeta de inspección técnica y manual de mantenimiento, la garantía del vehículo, el manual del modelo y ficha técnica, el permiso de circulación, así como "*se entregará un dossier completo, en documento escrito y formato digital, de características y mantenimiento, esquemas eléctricos e hidráulicos, despiece carrocería, planos, fotos, así como dotación específica de cada vehículo suministrado".*

Estimamos que, entre la documentación, la redacción no es ni mucho menos precisa cuando recoge la expresión *"cualquier otra documentación necesaria referente a las características técnicas de los vehículos y verificación de lo exigido".* Ello está en consonancia con la forma en la que el PPT se encuentra configurado, cuyo objeto principal

es el suministro de un vehículo configurable adaptable a determinados vehículos base que pueden ser aportados, cuyas características mínimas son las que se expresaron en el punto anterior. La documentación presentada por la adjudicataria manifiesta el órgano de contratación que ha sido valorada como suficiente para conocer las características técnicas de los vehículos ofertados y verificar el cumplimiento de lo exigido en el pliego técnico, siendo justificado en el informe al recurso y en el informe aportado como anexo. Nos remitimos a lo reproducido en el fundamento anterior, de tal modo que da explicación suficiente, dado la configuración del PPT para estimar cumplido el apartado h) del Anexo VIII, de tal modo que no puede afirmarse la existencia de arbitrariedad del órgano de contratación para afirmar que la documentación aportada por la adjudicataria no define el vehículo (así aparece en las páginas 32 y 53 de su memoria técnica).

b) Respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT (página 8) relativo a las características mínimas de los vehículos, y en concreto respecto de los airbags laterales, no compartimos la expresión o entendimiento de requisitos mínimos del vehículo en el sentido entendido por la recurrente a la vista del apartado 2 del PPT y la memoria, (como hemos visto en el apartado 2 de este mismo fundamento de Derecho). El PPT está consentido por todas las partes, y el vehículo es configurable y de partida tiene determinados requisitos mínimos que no quedan del todo definidos, de forma exhaustiva.

En este sentido, debe tenerse en cuenta la estimación parcial del anterior recurso 532/2021, el cual si bien por otro motivo, igualmente la controversia versaba en si existía causa suficiente para poder determinar que estaba configurado con precisión un determinado elemento que constituía un elemento valorable entre los criterios de adjudicación, de tal modo que habiendo interpretado el órgano de contratación ampliamente un criterio, respecto de uno de los licitadores, la necesidad o no de una tercera fila, se permitió apreciar en aras del principio de igualdad de trato, que se valorase aunque no se ofertare la tercera fila. Todo ello en virtud de la amplitud de como se encuentra configurado el PPT. De tal modo que no existe un modelo predeterminado de vehículo, así que, no estando definidos detalladamente en todos sus aspectos, debe estimarse a priori, que las exclusiones por no cumplir el modelo ofertado los requerimientos mínimos de las ofertas por incumplimiento del PPT, serán salvo justificación de inviabilidad de una determinada solución propuesta en un determinado aspecto deba interpretarse únicamente cuando se trata de un incumplimiento flagrante que impida configurar un vehículo en los requisitos mínimos a los que alude la memoria y el PPT.

Pues bien, entre los requisitos mínimos del apartado 3.1 se recoge “airbags delanteros y laterales para conductor y acompañante” . Debe partirse en cuanto a este requerimiento que ni el PPT ni el PCAP añaden nada más. Estima este Tribunal que el recurrente fuerza su argumento cuando parece exigir un airbag lateral para un acompañante que, por su situación en el vehículo ocupa la posición central de la parte delantera, en una fila con tres ocupantes. Estimamos que es forzado, pues habiendo quedado consentido que un vehículo pueda configurarse de dos filas, y en concreto con tres y cuatro plazas en la primera y en la segunda fila, debe partirse de que el pliego permitía la posibilidad de distintas soluciones técnicas a las licitadoras. La dotación de airbags para el conductor y el acompañante supone que, para un vehículo cuya disposición de las plazas delanteras es de tres ocupantes (el conductor y dos acompañantes) técnicamente la explicación dada por el órgano de contratación de que la incorporación del airbag lateral para el acompañante (en puerta lateral derecha) es contraproducente, pues no aporta seguridad a esta plaza, sino antes al contrario, supone un mayor riesgo por la falta de espacio en la cabina, es plausible con la interpretación global que debe hacerse del pliego, con relación a la forma de configuración del objeto del contrato. Es decir, estimamos de nuevo que no existe arbitrariedad para estimar fundada la explicación técnica de la admisión de la oferta de la adjudicataria en este punto. Estimamos adecuado el razonamiento ofrecido por el órgano de contratación cuando señala que sería excesiva la exclusión de la oferta por la ausencia

de un componente de seguridad cuando el vehículo tendrá que ser homologado para el transporte de 7 ocupantes, dado que el PPT obliga a que los vehículos entregados deban cumplir la legislación vigente.

c) Por otro lado, respecto del incumplimiento de la cláusula 3.1 del PPT, requisito mínimo, en cuanto a que el vehículo base no cumple con las prestaciones off-road exigidas, dado que del certificado de conformidad europeo (CoC) presentado se deriva que las características técnicas del vehículo base se corresponden con un vehículo 4x2 y no 4x4. Queda explicado por el órgano de contratación, que no se exigía el CoC del vehículo ya transformado. El CoC presentado solo era exigido para la verificación de las emisiones de CO2. Es decir, en ningún caso se exigía ya transformado puesto que la solución dada por las licitadoras es particular para los requisitos solicitados por la Agencia, no dándose ésta en el mercado actual, es decir, son documentos cuyo objeto nada tienen que ver con la comprobación de las aptitudes todo terreno del vehículo ofertado. Estimamos que estas cuestiones se resolvían en la nota aclaratoria punto 8 de las consultas recibidas hasta el 17 de septiembre de 2021, como indica el órgano de contratación.

Estimamos suficientes, a la vista de la configuración del PPT señalar que la caja reductora y las características off-road serán objeto de las transformaciones a las que la adjudicataria va a someter a un vehículo comercial, (memoria técnica, páginas 5 y 11).

Igualmente, se deben admitir las explicaciones dadas por parte del órgano de contratación sobre el incumplimiento de la altura mínima de 18 cm con el vehículo cargado y sobre el incumplimiento de la exigencia de poseer un ángulo de ataque igual o superior de 22º, pues se ha de admitir la explicación que otorga cuando señala que los datos tenidos en cuenta han sido los que constan en su memoria en las páginas 12 y 17.

d) En cuanto a otro incumplimiento de requisitos mínimos el relativo a las plazas con dimensiones y ergonomía similares, ni cumple con los requisitos del PPT relativos a los cinturones de seguridad. La empresa recurrente indica que la adjudicataria incumple el PPT dado que a su juicio las plazas del vehículo no tienen dimensiones similares dado que entiende que las plazas traseras tienen una habitabilidad y ergonomía muy distintas a las plazas delanteras. Ante esta afirmación cabe señalar que la adjudicataria no ha presentado documentación de la que se pueda deducir la conclusión de la recurrente y que ésta última apoya su afirmación en una fotografía que no corresponde a la oferta de la adjudicataria dado que la extrae de una página web ajena al adjudicatario.

Señala en este punto el PPT:

"Capacidad mínima de hasta (7) ocupantes en ambos casos considerando incluido el conductor. Todas las plazas estarán dispuestas en la dirección de la marcha y con reposacabezas. Todas las plazas deben tener dimensiones similares, entendiéndose que no puede haber ninguna plaza con menor ergonomía que el resto o que alguna se diferencie sustancialmente en cuanto a confort o habitabilidad.
(…)
Cinturón de seguridad para todas las plazas con al menos 3 puntos de anclaje y reposacabezas en todos sus asientos. En el caso de realizar una reforma para ampliar la capacidad del vehículo, será imprescindible entregar certificado de ensayo conforme a los reglamentos: …"

En efecto al no exigirse concretas dimensiones de los asientos, y visto que solo se exige que sea "similar", no puede llegar a la conclusión de que la inexactitud idéntica de asientos debe tener como consecuencia la exclusión. Debe realizarse una interpretación como decimos flexible, dada la configuración del PCAP y PPT. Estimamos adecuada la oferta a la vista del PPT, cuando en la página 12 de la misma , y en cuanto a los requisitos referentes a las plazas del vehículo se solicita que consten de 7 plazas de asiento, con reposacabezas, dispuestas éstas en dos filas, estando todas ellas en sentido de la marcha y siendo de similares dimensiones y

confortabilidad. Asimismo, y en cuanto a los cinturones de seguridad exigido en el PPT, resulta contestado coherentemente por el informe técnico de que el certificado es solo exigible en fase de ejecución dado que los ensayos a realizar para verificar el cumplimiento de los reglamentos que se exigen deben hacerse una vez terminado el vehículo. Consta igualmente en la página 12 de la memoria el compromiso a realizar dicha homologación. Respecto a que la adjudicataria no habría considerado los pesos de la estructura necesaria para asegurar el anclaje de los nuevos cinturones de la segunda fila ni el de la barra antivuelco lo que haría incurrir a ésta en un sobrepeso que no permitiría la homologación del vehículo, estimamos acorde la respuesta dada cuando señala el órgano de contratación cuando señala que la cantidad asignada al peso total de la cabina y el chasis, debe presumirse correcto, basándonos en la discrecionalidad que ostenta el órgano, y dar por correcto cuando entiende ha considerado todos los elementos de los que está dotado el vehículo ofertado, no habiéndose acreditado arbitrariedad en esta consideración.

e) Ya entrando en los elementos accesorios, en cuanto a la exigencia de los rotativos, no estimamos que deban considerarse como elementos cuya ausencia no afecta a la exclusión, pues, aunque no están entre los denominados requerimientos mínimos sí debe considerarse que los mismos deben integrar la oferta con carácter necesario, pues con estos elementos deben entregarse.

Sí puede determinarse con relación a ellos, que conforme a la configuración del objeto del suministro puedan ofertarse, ante la indefinición de muchos aspectos del pliego la posibilidad de admisión de bien variantes, o bien elementos análogos con una mayor flexibilidad, todo ello a la vista de la configuración del PCAP y PPT.

Estimamos por esta consideración que en la cláusula 3.2.2 del PPT, relativa a los rotativos que deben de llevar obligatoriamente los vehículos ofertados, debe partirse a la hora de su exigencia de que no es una característica técnica del vehículo en sí, sino accesoria al mismo, y que el modelo de rotativo estaba sujeto a una validación en fase de ejecución, pudiéndose admitir determinadas alternativas si el fin perseguido, siempre que hubiera sido definido estuviera claro. Al respecto, hay que considerar que la explicación dada sobre el grado de protección del rotativo, el IP65 ofertado, el cual corresponde con un estándar de homologación en base a una norma europea la EN 60529 se considera que es equivalente a la norma internacional de la Comisión Electrotécnica CEI 60529 “Grados de Protección”, afirmándose que el rotativo es totalmente estanco al polvo y que el mismo está protegido contra los chorros de agua. Es decir, al respecto y dada la indefinición del pliego que no expresa claramente el motivo por el que exige IPX9K (cuyo estándar se define según la norma alemana DIN 40050-9), a diferencia de lo que dice el recurrente, que no señala una parte concreta del PPT donde se deduzca literalmente que debe ser el grado protección IPX9K el que sea suministrado, ni ha probado que no vaya a ser suficiente a la vista de la configuración del pliego, y del principio de concurrencia, se la presume que por la discrecionalidad que se le atribuye, pueda considerarse equivalente al ofertado por la entidad adjudicataria.

f) Consideramos igualmente correcta la respuesta dada en el informe técnico, que, dado que son vehículos base los ofertados y sujetos a transformación, los accesorios y equipamientos de los vehículos deben estar homologados y certificados por los organismos que correspondan, debiendo acreditarse tal circunstancia mediante el correspondiente certificado. Es decir, el contenido literal del apartado 3.2 del PPT no indica que los certificados deban aportarse en la fase de licitación.

Es decir, por el contrario, es una prescripción que se aplica en la fase de ejecución “*ya que algunos de los accesorios o equipamientos del vehículo necesitarán de la realización de ensayos una vez el vehículo a suministrar haya sido terminado*”.

g) Respecto del incumplimiento de la cláusula 8 del PPT se advierte igualmente que debe tenerse en cuenta que los avatares del procedimiento deben igualmente tenerse en cuenta lo que ya resultaba aclarado en el apartado 13 de la nota, es decir, que no sería evaluado en la fase de concurso. Por tanto, se confunde la documentación que el PPT exige para dar cumplimiento al contrato en la fase de ejecución con la que se exigía en la fase de licitación.

3. Respecto a la nulidad de la adjudicación por el error en la puntuación de los criterios de adjudicación valorados mediante aplicación de fórmulas.

a) La redacción del pliego en este punto no es clara con relación a los requisitos mínimos. Debe resaltarse que en la memoria no se menciona nada acerca de las barras de seguridad antivuelco. Por otro lado, en el Anexo IX y X del PCAP se establecen las plantillas de los criterios de adjudicación mediante fórmulas y baremos de dichos criterios. Sobre la barra de seguridad antivuelco o sistema equivalente, la cláusula 3.1 del PPT expone que, en caso de que se ofertara un vehículo con una barra de seguridad antivuelco, dicha barra sería valorada siempre que la misma fuera homologada de conformidad con la norma ISO 3471:2008:

"En la fase de concurso se valorará el equipamiento de barras de protección antivuelco siempre que esté en conformidad con los requerimientos de la norma para maquinaria de obra pública UNE-EN ISO 3471:2009 Maquinaria para movimiento de tierras. Estructuras de protección contra el vuelco. Ensayos de laboratorio y requisitos de comportamiento. (ISO 3471:2008)."

Por lo tanto, el recurrente concluye que se exigió que la barra de seguridad antivuelco cumpliera con la norma ISO 3471:2008, de este modo estima que se le ha concedido tres puntos de forma incorrecta pues este elemento en la oferta así se valoraba, de conformidad con la cláusula 1.2 del Anexo X.

La cuestión estriba en determinar si, como dice la recurrente, para que cada criterio pudiera ser valorado, se debía acompañar dicho Anexo de la documentación justificativa que podía ser la inclusión de esta característica en las propias especificaciones técnicas del vehículo o mediante un documento de características técnicas individualizado, o en ningún caso se exigía la presentación de un certificado que acreditara el cumplimiento de la norma exigida en el PPT para la barra de seguridad antivuelco.

En este sentido, insistimos sin embargo en que las prescripciones del PPT se aplican a un vehículo terminado al que se le someterá a todas las pruebas y ensayos que se requieren como se indica en el apartado 10 del PPT, es decir, se estima adecuado el razonamiento del órgano de contratación, esto es, la barra antivuelco se puntuó a la empresa adjudicataria porque así lo señaló en el Anexo IX-B y lo recogía en su memoria en las páginas 17 y 18.

Al respecto, sin embargo, debemos considerar lo que el órgano de contratación considera como motivo para no otorgar la puntuación, estimando que el motivo de no puntuar a la entidad recurrente se produjo porque no marcó la casilla, a pesar de ofrecer un sistema de protección antivuelco equivalente debido a que éste no se encuentra homologado según la norma exigida en el PPT, es decir, en ningún caso le corresponde puntuación alguna en este criterio. Dicho de otro modo, reconoce que el sistema antivuelco presentado por la entidad recurrente sí cumpliría.

El PCAP y el PPT, dada su configuración, debe interpretarse en el mismo sentido y con las mismas consecuencias para todos los licitadores. Esta cuestión ya se reprodujo en el recurso 532/2021, y fue resuelta en la resolución 20/2022. Al respecto, cabe recordar que existía la posibilidad de poder marcarla o no marcarla, en aquel caso respecto de la segunda o tercera fila. En este caso ocurre algo similar.

La deficiente configuración del pliego, no exhaustivo, provoca estas situaciones que deben resolverse en favor de una actuación plausible con el principio de concurrencia. Así como ocurrió en aquél recurso, y como ocurre en el presente recurso respecto a la desestimación de los distintos motivos de exclusión alegados en el presente recurso por la recurrente, ahora, dado que se pone de manifiesto y se reconoce por el órgano de contratación que si hubiera señalado la casilla la recurrente se le habría valorado, una diligencia mínima del órgano de contratación, que minuciosamente hubiera examinado las ofertas (más aún si cabe dada la configuración tan abierta del pliego), debería haber comprobado que la oferta de la recurrente aportaba esa barra antivuelco, y en base a la contradicción aparente, podía haber pedido aclaración. Bien a ella, o bien a todas las que hubieran incurrido en esta aparente contradicción, de acuerdo con el tenor de la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea, de 10 de diciembre de 2009, (asunto T-195/08) la cual vino a establecer una serie de razonamientos que han sido reproducidos por los distintos Tribunales administrativos de recursos contractuales, en sus resoluciones, entre ellas, las Resoluciones de este Tribunal 94/2012, de 15 de octubre, 123/2013, de 16 de octubre y 131/2013, de 28 octubre y más recientemente la 152/2021, de 22 de abril.

Así las cosas, y como señalábamos en la anterior resolución, este Tribunal considera que la mesa de contratación debió pedir aclaraciones, y no haciéndolo incurre en contradicciones, esa contradicción en discriminación, una vez aplicados los principios de la jurisprudencia recogida. Las aclaraciones debieron solicitarse sobre el cumplimiento del criterio de adjudicación, de tal modo que el otorgamiento de los puntos debiera haberse realizado en este caso para quien sí presentare la barra antivuelco y se comprometa a que el vehículo ofertado dicha barra será homologada de conformidad con la norma ISO 3471:2008. Cualquier otra solución, supondría, a la vista de lo actuado por el órgano de contratación en este supuesto concreto, y dado el contenido de los pliegos, y más ahora, con la manifestación aportada en fase del informe al recurso, que en coherencia con los recursos interpuestos y resueltos, se produciría una vulneración de la doctrina de los actos propios, plasmada en el aforismo latino "*Venire contra factum proprium non valet*" y a la que se refiere la Sentencia 73/1998, de 21 de abril, del Tribunal Constitucional cuando señala que *"(…) la llamada doctrina de los actos propios o regla que decreta la inadmisibilidad de venire contra factum proprium, surgida originariamente en el ámbito del Derecho privado, significa la vinculación del autor de una declaración de voluntad generalmente de carácter tácito al sentido objetivo de la misma y la imposibilidad de adoptar después un comportamiento contradictorio, lo que encuentra su fundamento último en la protección que objetivamente requiere la confianza que fundadamente se puede haber depositado en el comportamiento ajeno y la regla de la buena fe que impone el deber de coherencia en el comportamiento y limita por ello el ejercicio de los derechos subjetivos".*

La reciente Sentencia núm. 20/2020 del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo), de 15 de enero de 2020 [Roj: STS 54/2020] señala que «*En la STS de 19 de marzo de 2007 (RC 6169/2001) hemos recordado que tanto la doctrina del Tribunal Constitucional, como la jurisprudencia del Tribunal Supremo, consideran que el principio de buena fe protege la confianza que fundadamente se puede haber depositado en el comportamiento ajeno e impone el deber de coherencia en el comportamiento propio. Lo que es tanto como decir que dicho principio implica la exigencia de un deber de comportamiento que consiste en la necesidad de observar de cara al futuro la conducta que los actos anteriores hacían prever y aceptar las consecuencias vinculantes que se desprenden de los propios actos, constituyendo un supuesto de lesión a la confianza legítima de las partes "venire contra factum propium"».*

Por ello debe anularse la adjudicación por este motivo, debiéndose retrotraer al momento de otorgamiento de puntos, debiendo otorgar esos puntos a la entidad licitadora recurrente que ha invocado la infracción en cuanto al otorgamiento de los puntos por este concreto criterio de adjudicación, pues presentó en su oferta barra antivuelco, pues el PPT junto con el proceder del órgano de contratación, es evidente que le ha podido provocar

confusión. De este modo, debe estimarse, a fin de evitar incoherencia y desigualdad de trato, y dado que no se justificaría porque resultaron entidades valoradas en este aspecto a pesar de ofrecer la barra antivuelco sin dicho compromiso de homologación. Por ello la retroacción debe realizarse en los términos de que deba solicitarse aclaración por ese motivo concreto, dado el reconocimiento que hace el órgano de contratación, pues se desconoce si pudiera haber señalado la casilla de haber conocido el criterio, de tal modo que se le hubieran otorgado los puntos correspondientes.

La aclaración, debe realizarse en los términos de que cumplirá la barra ya ofertada con los requerimientos de la ISO exigida para la barra antivuelco.

b) En cuanto al estibado y zona de carga, el PCAP expresa que cuando se señala que la zona "*de carga deberá cumplir en todo caso con el mínimo exigido en el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT), esto es, la zona de carga deberá estar separada del habitáculo*". Estimamos razonables las explicaciones aportadas por el órgano de contratación, de tal modo que la entidad adjudicataria presenta una descripción de la zona de carga tal y como se requería en el PCAP. Se aclara que los batefuegos y macleods sí están representados sólo que se apilan en vertical, por lo que la interpretación de la recurrente no es correcta, pues queda aclarado con la imagen utilizada con la indicación de dónde se representan los batefuegos y macleods.

Por lo expuesto, vistos los preceptos legales de aplicación, este Tribunal

ACUERDA

PRIMERO. Estimar parcialmente el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **ITURRI, S. A.**, contra la resolución, de 8 de marzo de 2022, del órgano de contratación por la que se adjudica el contrato denominado "Suministro de vehículos todo terreno para el dispositivo de prevención y extinción de incendios forestales de la comunidad autónoma de Andalucía" (Expte. NET177502), promovido por la Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía, anulándose la adjudicación y procediéndose a valorar los criterios de adjudicación controvertidos en el fundamento de Derecho séptimo en la forma que en el mismo se expone, previa solicitud de aclaración de la oferta a la vista de las concretas circunstancias expuestas.

SEGUNDO. Acordar, de conformidad con lo estipulado en el artículo 57.3 de la LCSP, el levantamiento de la suspensión automática del procedimiento de adjudicación.

TERCERO. De conformidad con lo establecido en el artículo 57.4 de la LCSP, el órgano de contratación deberá dar conocimiento a este Tribunal de las actuaciones adoptadas para dar cumplimiento a la presente resolución.

NOTIFÍQUESE la presente resolución a las partes interesadas en el procedimiento.

Esta resolución es definitiva en vía administrativa y contra la misma solo cabrá la interposición de recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1 letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.