

MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA LA CONTRATACIÓN, POR PROCEDIMIENTO ABIERTO, DE UN “DISEÑO, CERTIFICACIÓN Y SUMINISTRO DE 11 KITS DE MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA DE AVIONES ANFIBIOS CL-215 T SERIE 5 DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

EXPEDIENTE Nº P2.C4.I1.P1.S000.A4.E1

1. ANTECEDENTES

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO, en adelante) realiza, de acuerdo con las competencias reservadas a la Administración General del Estado en materia de incendios forestales, el apoyo a las Comunidades Autónomas (CC.AA.) con medios terrestres y aéreos en labores de prevención y extinción, estableciendo los procedimientos necesarios para la coordinación general de todas las actuaciones que en este campo se realizan en España.

En particular, la Administración General del Estado dispone de una flota propia de 18 aviones anfibios, de los cuales 14 son del modelo Canadair CL-215T (motor turbohélice) y 4 son del modelo Canadair CL-415, versión ésta más moderna que la anterior. Estas aeronaves son operadas y mantenidas por el 43 Grupo del Ejército del Aire, mediante un Acuerdo Interdepartamental entre el MITECO y el Ministerio de Defensa.

Se trata de un modelo de aeronave específicamente diseñado para la lucha contra incendios forestales bajo el auspicio del gobierno de Canadá durante los años 60. En el año 1971, el entonces Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) adquirió los dos primeros aviones anfibios y encargó su operación al Ejército del Aire, iniciando así una estrecha colaboración entre Ministerios que se ha demostrado exitosa durante más 50 años.

Estas aeronaves son mantenidas en la Maestranza Aérea de Albacete, unidad d compuesta de más de 500 personas, entre personal civil y militar, que cuenta con cerca de 80 años de experiencia en el mantenimiento de la flota del Ejército del Aire, junto con las Maestranzas de Madrid y Sevilla. Sus instalaciones incluyen varios hangares con 22 puestos, en los que se mantiene la flota de cazas (F-5, F-18 y Eurofighter), de aviones de adiestramiento (C-101) y de aviones anfibios *Canadair* del MITECO, así como talleres de fabricación y reparación de piezas y componentes de aeronaves. Para la flota *Canadair*, se dispone, en la actualidad, de un total de 4 puestos de hangar, ampliables en 2 más según necesidades.

Sin embargo, en los últimos años la operatividad de la flota estatal se ha visto mermada por la existencia de obsolescencias y averías recurrentes como consecuencia de su envejecimiento, que hacen imprescindible su resolución. Asimismo, nuevos requerimientos normativos, como los del “Cielo Único Europeo” exigen la modernización de los dispositivos aeronáuticos de comunicación y navegación de todas las aeronaves que sobrevuelan el espacio europeo.

Estos nuevos requerimientos normativos limitan, en la práctica, la participación de estas aeronaves en misiones internacionales, que forman parte de los acuerdos adquiridos por el Gobierno de España con la Comisión Europea en el marco del programa “rescEU” y con terceros países en virtud de tratados internacionales. Estas misiones son cada vez más frecuentes como consecuencia del aumento del número de incendios de gran complejidad de extinción, que representan una amenaza tanto para las personas y sus bienes, como para los ecosistemas, no sólo los mediterráneos.

Todo lo anterior hace necesario acometer la modernización de la flota de aviones CL-215T, cuya edad media es de aproximadamente 30 años. De los 14 aviones que componen la flota 215T, se van a actualizar únicamente los 10 aviones más modernos, correspondientes a la Serie 5.

El objetivo de este contrato de modernización es garantizar la operatividad de estos aviones durante los 45 años previstos de servicio, sustituyéndolos a lo largo de la próxima década por nuevas evoluciones de estos aviones.

CSV : GEN-2a8d-f1ea-c404-2d7f-0122-0945-1a5f-5f76

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : MARIA JESUS RODRIGUEZ DE SANCHO | FECHA : 07/04/2022 19:05 | Aprueba

FIRMANTE(2) : HUGO ALFONSO MORAN FERNANDEZ | FECHA : 08/04/2022 08:51 | Aprueba



2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO Y OBJETO DEL MISMO

Como ya se ha indicado anteriormente, existe un mandato legal de apoyo a las CCAA en las operaciones de extinción de incendios forestales. Con la finalidad de mantener, e incluso incrementar, la operatividad, eficacia, eficiencia y seguridad con la que se ha venido prestando el servicio, resulta necesario modernizar parte de la flota estatal, correspondiente a 10 de los 14 aviones CL-215T. Esta modernización se centrará, por un lado, en el panel de mando y control de la cabina de la tripulación (popularmente conocido como “aviónica”), sustituyendo los dispositivos analógicos de navegación y parametrización de la aeronave por otros digitales que mejoran la seguridad en las operaciones de lucha contra incendios; y, por otro lado, en la mejora de ciertos sistemas relacionados con la aeronave.

El presente expediente contiene las condiciones y plazos de ejecución para:

1. Los trabajos de diseño y certificación de una nueva arquitectura de aviónica en diez aeronaves CL-215T serie 5 de la flota UD.13, propiedad del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (en adelante MITECO) y operada por el Ejército del Aire, con el propósito de:
 - a. Cumplir con los requisitos de la Normativa EASA¹ para Cielo Único Europeo (*Single European Sky*, SES) exigibles para el tipo y perfil de operación de la aeronave.
 - b. Cumplir con las regulaciones que conciernen a la interoperabilidad de medios para la lucha contra incendios forestales exigidas por el MITECO.
 - c. Cumplir con los requisitos y funcionalidades específicas designadas por el operador de la aeronave (43 Grupo de Fuerzas Aéreas).

Los requisitos de la nueva arquitectura de aviónica requerida han sido definidos en el pliego de prescripciones técnicas.

Los trabajos de diseño, implementación y certificación de la nueva arquitectura se realizarán en una aeronave prototipo CL 215 T serie 5 de la flota UD 13 de MITECO. Una vez que el proceso de certificación del prototipo esté suficientemente avanzado y se disponga en Maestranza Aérea de Albacete de un puesto de hangar para un segundo avión a modificar (aeronave preserie), proporcionar soporte de ingeniería y apoyo técnico al personal de la Maestranza Aérea de Albacete para la implementación de la nueva arquitectura de aviónica.

2. El suministro de los equipos, componentes y materiales, incluyendo mazos de cables, racks, conectores y consumibles, requeridos por la nueva arquitectura de aviónica para las diez aeronaves CL-215T serie 5 de la flota UD.13 del MITECO. En adelante, el suministro de estos equipos, componentes y materiales se denominará Kit de la modificación.
3. La entrega de toda la documentación técnica requerida para la certificación así como la emisión de boletines de servicio correspondientes una vez emitida la certificación. Los boletines de servicio serán aplicables a todos y cada uno de los aviones que se van a modificar, por lo que contendrán las singularidades aplicables a cada uno de ellos.
4. Una vez obtenida la certificación por la Autoridad de Aeronavegabilidad de la Defensa, suministro de un kit de la modificación completo.
5. Provisión de equipamiento y/o la herramienta específica necesaria para el mantenimiento “línea” de los nuevos equipos instalados.

¹ Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios), y posteriores desarrollos.



6. Provisión de formación a personal técnico de vuelo y mantenimiento del EA/MITECO de la nueva arquitectura de aviónica introducida por la modificación implementada, su operación y mantenimiento, según corresponda.
7. Provisión de un kit de repuesto.

Por tanto, el nº de kits a suministrar será de 11, correspondientes al avión prototipo, el avión “preserie” y los 8 aviones restantes de la serie 5 CL-215 T, más un kit de repuesto.

La instalación de los 8 kits restantes será realizada, por el personal de la Maestranza Aérea de Albacete, pudiendo requerir la colaboración de personal externo según lo previsto en el artículo 30 de la ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público (en adelante LCSP), mediante contratación con otro expediente.

3. ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN

El procedimiento de contratación elegido será abierto, sujeto a regulación armonizada, con tramitación urgente. La razón que motiva la declaración de urgencia es, por un lado, la necesidad de cumplir los plazos de adjudicación y ejecución establecidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia aprobado por la Comisión Europea; y, por otro lado, la necesidad de disponer de aeronaves modernizadas con la mayor brevedad posible, dado que en los últimos años la operatividad de la flota estatal se ha visto mermada, como consecuencia de su envejecimiento y de nuevos requerimientos normativos, como los del “Cielo Único Europeo”, que limitan la participación de nuestras aeronaves en misiones internacionales.

4. ÓRGANO DE CONTRATACIÓN

El órgano de contratación es la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por lo dispuesto en el artículo 6.1.a. Real Decreto 690/2021, de 3 de agosto por el que se regula el Fondo de Restauración Ecológica y Resiliencia, F.1C.FCPJ.

5. REQUISITOS DE SOLVENCIA Y CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN

5.1 Requisitos de solvencia

En primer lugar, el órgano de contratación señala que la solvencia económica y financiera que se exige, de conformidad con el artículo 87.1.a), con objeto de seleccionar las empresas que trabajan con volúmenes de negocio similares o superiores a los del contrato y por tanto, garantizar que son capaces de afrontar inversiones de importes similares o superiores es de 9.000.000 de euros anuales, referidos al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de las actividades de la empresa y de presentación de las ofertas.

La acreditación documental del volumen anual de negocios se realizará mediante la aportación de la inscripción en el ROLECE o declaración responsable de la empresa.

En segundo lugar, para los criterios de solvencia técnica o profesional, se ha tenido en cuenta el artículo 89 de la LCSP, exigiendo para su acreditación lo indicado en su apartado 1.a), que permite valorar que la empresa ha realizado servicios o trabajos de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto de este contrato.

El importe mínimo anual que la empresa deberá acreditar como ejecutado será de 7.000.000 de euros, en suministros de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato.

Por último, se exige la siguiente habilitación empresarial a la empresa adjudicataria:



1. Aprobación como Organización de Diseño reconocida por la autoridad aeronáutica militar o, en caso de optar por el camino de la convalidación de una certificación civil, se requerirá aprobación como Organización de Diseño (p.e. DOA), emitida por la autoridad civil competente. El alcance aprobado a la Organización de Diseño debe ser suficiente para poder realizar una modificación mayor de aviónica al diseño de tipo de una aeronave categorizada como avión grande (de acuerdo con la CS 25 o normativa equivalente), equivalente a la aeronave con certificado de tipo UD.13 / CL 215. Se acreditará esta habilitación mediante la presentación de la documentación oficial correspondiente.
2. Disponer, en propio o mediante acuerdo con otra empresa, de aprobación como Organización de Mantenimiento reconocida por la autoridad aeronáutica militar, con capacidad para realizar las tareas necesarias para instalar la modificación en la aeronave prototipo y para emitir un certificado de aptitud de los trabajos realizados, de acuerdo con el artículo 38 del Real Decreto 866/2015, de 2 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa. Se admitirá, asimismo, una Organización de Mantenimiento aprobada por la autoridad civil competente con alcance suficiente para realizar las tareas necesarias para instalar la modificación (organización Parte 145, autorizada para el mantenimiento de aeronaves CL-215 y/o CL-215T y/o CL-415). Se acreditará esta habilitación mediante la presentación de la documentación oficial correspondiente y, en su caso, del contrato o acuerdo con la correspondiente empresa.

5.2 Condiciones especiales de ejecución

En virtud de lo dispuesto en el artículo 202 de la LCSP, se impone una condición de ejecución de tipo social, ya que la empresa adjudicataria deberá presentar un Plan de Seguridad y Salud en el trabajo, adecuado al objeto del contrato, así como un plan de seguimiento y comunicación del cumplimiento del mismo con la dirección facultativa de los trabajos.

Adicionalmente, la empresa adjudicataria deberá contar con un contrato de seguros en materia de responsabilidad civil y de accidentes de trabajo, tal y como se señala en el apartado 26.2 del cuadro de características del PCAP.

6. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

Se indica a continuación el presupuesto base de licitación, así como los precios desglosados a nivel de concepto, cuando resulta procedente:



Tabla 1. Presupuesto base de licitación, distribuido por capítulos.

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN				
Concepto	Descripción	Medición	Precio unitario	TOTALES
CAPÍTULO 1 Diseño, instalación y certificación de un avión prototipo				
1	Aprobación por el órgano de contratación del proyecto básico	1,00	344.141,04	344.141,04
2	Suministro del kit de modernización del avión prototipo	1,00	1.600.000,00	1.600.000,00
3	Instalación y certificación del kit de modernización en el avión prototipo, así como la certificación del kit para el resto de aviones de la flota	1,00	1.759.756,99	1.759.756,99
TOTAL CAPÍTULO 1				3.703.898,03
CAPÍTULO 2 Desarrollo de un segundo avión "preserie"				
4	Suministro del kit de modernización del avión preserie	1,0	1.600.000,00	1.600.000,00
5	Apoyo en la instalación del kit de modernización del avión preserie	1,0	379.221,97	379.221,97
TOTAL CAPÍTULO 2				1.979.221,97
CAPÍTULO 3 Suministro de 9 kits (8 kits más 1 kit de repuesto)				
6	Suministro de kit de modernización (resto de flota)	9,00	1.600.000,00	14.400.000,00
TOTAL CAPÍTULO 3				14.400.000,00
PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL				20.083.120,00
GASTOS GENERALES			16%	3.213.299,20
BENEFICIO INDUSTRIAL			6%	1.204.987,20
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN				24.501.406,40



Tabla 2. Desglose en precios descompuestos de los conceptos que integran el presupuesto base de licitación, con costes laborales estimados.

PRECIOS DESCOMPUESTOS					
Concepto nº1: aprobación por el órgano de contratación del proyecto básico					
Código	Descripción	Ud	Nº ud	Precio	TOTALES
1.1	Responsable del proyecto				
	Horas de trabajo	h	792,00	110,00	87.120,00
	Dietas por desplazamiento	día	82,404640	140,00	11.536,65
				Subtotal	98.656,65
1.2	Ingeniero				
	Horas de trabajo	h	1760,00	90,00	158.400,00
	Dietas por desplazamiento	día	183,121357	140,00	25.636,99
				Subtotal	184.036,99
1.3	Mecánico				
	Horas de trabajo	h	352,00	70,00	24.640,00
	Dietas por desplazamiento	día	36,624285	140,00	5.127,40
				Subtotal	29.767,40
1.4	Administrativo				
	Horas de trabajo	h	792,00	40,00	31.680,00
				Subtotal	31.680,00
TOTAL					344.141,04
Concepto nº3: Instalación y certificación del kit de modernización en el avión prototipo, así como la certificación del kit para el resto de aviones de la flota					
Código	Descripción	Ud	Nº ud	Precio	TOTALES
1.1	Responsable del proyecto				
	Horas de trabajo	h	1452,00	110,00	159.720,00
	Dietas por desplazamiento	día	151,075143	140,00	21.150,52
				Subtotal	180.870,52
1.2	Ingeniero				
	Horas de trabajo	h	2816,00	90,00	253.440,00
	Dietas por desplazamiento	día	292,994214	140,00	41.019,19
				Subtotal	294.459,19
1.3	Mecánico				
	Horas de trabajo	h	5104,00	70,00	357.280,00
	Dietas por desplazamiento	día	531,052000	140,00	74.347,28
				Subtotal	431.627,28
1.4	Administrativo				
	Horas de trabajo	h	1320,00	40,00	52.800,00
				Subtotal	52.800,00
1.5	Otros conceptos: estudios de ingeniería, de compatibilidad electromagnética, cálculos estructurales, cálculos de antenas, licencias de software, etc				500.000,00
1.6	Tasas administrativas relacionadas con el proceso de certificación				300.000,00
TOTAL					1.759.756,99
Concepto nº5: Apoyo en la instalación del kit de modernización del avión preserie					
Código	Descripción	Ud	Nº ud	Precio	TOTALES
1.1	Responsable del proyecto				
	Horas de trabajo	h	132,00	110,00	14.520,00
	Dietas por desplazamiento	día	13,734071	140,00	1.922,77
				Subtotal	16.442,77
1.2	Ingeniero				
	Horas de trabajo	h	704,00	90,00	63.360,00
	Dietas por desplazamiento	día	73,248571	140,00	10.254,80
				Subtotal	73.614,80
1.3	Mecánico				
	Horas de trabajo	h	2112,00	70,00	147.840,00
	Dietas por desplazamiento	día	219,745714	140,00	30.764,40
				Subtotal	178.604,40
1.4	Administrativo				
	Horas de trabajo	h	264,00	40,00	10.560,00
				Subtotal	10.560,00
1.5	Otros conceptos: estudios de ingeniería, de compatibilidad electromagnética, cálculos estructurales, cálculos de antenas, licencias de software, etc				100.000,00
TOTAL					379.221,97



7. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

La selección de los criterios de adjudicación del contrato se realiza utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio, establecido en el artículo 131.2 de la LCSP, y conforme a lo establecido en los artículos 145 y 146 de la citada Ley.

A continuación se exponen los criterios de adjudicación evaluables automáticamente. Para este contrato no se incluyen Criterios Cualitativos dependientes de un juicio de valor.

1. Precio

La fórmula de valoración del criterio “precio” es la siguiente:

$$PE_i = \frac{BO_i}{B_{max}} \times P_{max}$$

Siendo:

PE_i = Puntuación del criterio precio ofertado.

BO_i = Baja del precio en la oferta (i) que se valora expresada el tanto por cien (%).

B_{max} = Baja del precio en la oferta con precio más bajo que no haya sido rechazada por ser anormalmente baja el tanto por cien (%).

La baja del precio ofertado (**BO_i**) se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$BO_i = 100 (1 - OE_i/PL)$$

Siendo:

BO_i = Baja del precio en la oferta (**i**)

OE_i = Importe del precio en la oferta (**i**)

PL = Presupuesto base de licitación

2. Garantía adicional a la mínima exigida en el pliego de prescripciones técnicas

Se evaluará, con un máximo de 15 puntos, mediante la siguiente fórmula:

$$P_G(x) = P_{G,max} \cdot \frac{GV(x) - GML}{GR - GML}$$

Siendo:

P_{G,max}	Puntuación máxima por garantía, 15 puntos.
GML	Garantía mínima de licitación, igual a 500 horas de vuelo; toda propuesta que no alcance este mínimo será automáticamente rechazada.
GR	Valor de referencia, igual al periodo de garantía más alto de todas las propuestas presentadas.
GV(x)	Periodo de garantía de la propuesta a valorar.



La garantía mínima exigida en la cláusula 13ª del PPT es de 500 horas de vuelo, toda propuesta que no alcance este valor mínimo será automáticamente rechazada; en caso de que en una propuesta se especifiquen dos o más periodos de garantía por corresponder a diferentes elementos o componentes, en la valoración solo se tendrá en consideración el menor de todos ellos.

Todo lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento del periodo básico de garantía de 24 meses desde la recepción final del expediente.

8. DURACIÓN DEL CONTRATO

La duración del contrato será de 26 meses desde la formalización del contrato, plazo que respeta los límites definidos en el artículo 29 de la LCSP. No se prevén prórrogas.

9. VALOR ESTIMADO

El valor estimado del contrato asciende a VEINTICUATRO MILLONES QUINIENTOS UN MIL CUATROCIENTOS SEIS euros con CUARENTA céntimos (24.501.406,40 €).

10. JUSTIFICACIÓN DE LA NO DIVISIÓN EN LOTES

Se justifica la no división en lotes en base a lo establecido en el artículo 99, apartado 3 b) de la LCSP, por los siguientes motivos contemplados en la propia ley:

- a) La realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificulta la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico.
- b) La división en lotes imposibilitaría la adecuada coordinación de la ejecución de las diferentes prestaciones.

En primer lugar, se debe tener en cuenta que el diseño del kit de modernización está sujeto a la aprobación de la autoridad aeronáutica europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), correspondiendo la propiedad intelectual así como los derechos de comercialización a la empresa desarrolladora.

En segundo lugar, el suministro de los kits de modernización debe realizarlo la empresa propietaria de los derechos de comercialización.

Por tanto, las razones anteriormente expuestas impiden la división en lotes de este expediente.



11. INSUFICIENCIA DE MEDIOS

La Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación tiene asignada la función de la función de apoyar a las CCAA con medios estatales para la cobertura de los montes contra incendios, y este centro Directivo no cuenta con medios personales ni materiales suficientes para poder desarrollar los trabajos expuestos en el epígrafe anterior ni es posible, por el momento, la ampliación de los mismos.

Por ello, se hace necesario iniciar un procedimiento de licitación para contratar el servicio indicado a una empresa externa especializada, de conformidad con la LCSP

Vº. Bº.:
LA DIRECTORA GENERAL
DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN
FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

María Jesús Rodríguez de Sancho

EL SECRETARIO DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Hugo Morán Fernández

