

Recurso 100/2015**Resolución 267/2015****RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS
CONTRACTUALES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**

Sevilla, 23 de julio de 2015

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **TRANSPORTES UREÑA, S.A.** contra el pliego de condiciones que rige la licitación del contrato denominado “Gestión de servicios públicos, modalidad concesión, de transporte regular de viajeros por carretera de uso general entre Jaén – Torredelcampo – Córdoba con Hijuelas, VJA - 401”, promovido por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía (Expte. 2014/000052), este Tribunal, en sesión celebrada el día de la fecha, ha adoptado la siguiente

RESOLUCIÓN**ANTECEDENTES DE HECHO**

PRIMERO. El 9 de abril de 2015, se publicó en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 67 el anuncio de licitación, por procedimiento abierto, del contrato indicado en el encabezamiento de esta resolución. El citado anuncio también fue publicado en igual fecha en el perfil de contratante de la Plataforma de Contratación de la Junta de Andalucía.



SEGUNDO. El 23 de abril de 2015, tuvo entrada en el Registro del órgano de contratación escrito de recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad TRANSPORTES UREÑA, S.A. contra el pliego de condiciones que rige la licitación del contrato.

La documentación relativa al recurso fue remitida por el órgano de contratación y recibida en el Registro del Tribunal el 15 de mayo, a excepción del expediente de contratación que ya obraba en este Órgano con motivo de la interposición de otro recurso especial contra el mismo pliego de condiciones.

TERCERO. Mediante escrito de la Secretaría del Tribunal de 18 de mayo de 2015, se comunicó al recurrente la suspensión del procedimiento de adjudicación en virtud de Resolución adoptada por el Tribunal el 13 de mayo.

CUARTO. Mediante escritos de la Secretaría del Tribunal de 19 de mayo de 2015, se dio traslado del recurso a los interesados en el procedimiento concediéndoles un plazo de cinco días hábiles para formular alegaciones, no habiéndose recibido ninguna en el plazo concedido.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Este Tribunal resulta competente para resolver en virtud de lo establecido en el artículo 41.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante TRLCSP), aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, 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 y en la Orden de 14 de diciembre de 2011, de la Consejería de Hacienda y Administración Pública, por la que se acuerda el inicio del funcionamiento del citado Tribunal.



SEGUNDO. Ostenta legitimación el recurrente para la interposición del recurso, dada su condición de licitador en el procedimiento de adjudicación, de acuerdo con el artículo 42 del TRLCSP.

TERCERO. Visto lo anterior, procede determinar si el recurso ha sido interpuesto contra alguno de los actos que, de conformidad con lo establecido en el artículo 40 del TRLCSP, son susceptibles de recurso en esta vía.

El recurso se dirige contra el pliego de condiciones que rige la licitación de un contrato de gestión de servicios públicos que pretende concertar un ente del sector público con la condición de Administración Pública.

Respecto al contrato de gestión de servicios públicos, el artículo 40.1 c) del TRLCSP dispone que *“Serán susceptibles de recurso especial en materia de contratación previo a la interposición del contencioso-administrativo, los actos relacionados en el apartado 2 de este mismo artículo, cuando se refieran a los siguientes tipos de contratos que pretendan concertar las Administraciones Públicas y las entidades que ostenten la condición de poderes adjudicadores:*

c) contratos de gestión de servicios públicos en los que el presupuesto de gastos de primer establecimiento, excluido el importe del Impuesto sobre el Valor Añadido, sea superior a 500.000 euros y el plazo de duración superior a cinco años.”

En el supuesto analizado, estamos en presencia de un contrato de gestión de servicios públicos con un plazo de duración de 10 años según establece el apartado 2.1.2 del pliego de condiciones. En cuanto a los gastos de primer establecimiento, entendidos estos como aquellos gastos e inversiones que el futuro adjudicatario deberá asumir para la puesta en marcha del servicio, nada dice expresamente el pliego sobre su cuantía, si bien su apartado 2.2.2 prevé un número mínimo de 19 autobuses para la prestación del servicio, lo que nos



permite entender que los gastos de primer establecimiento superan los 500.000 euros, IVA excluido.

Por tanto, hemos de concluir que se dan los requisitos previstos en el artículo 40 apartados 1.c) y 2.a) para la admisión del recurso especial interpuesto, toda vez que el mismo se formaliza contra los pliegos que rigen la licitación de un contrato de gestión de servicios públicos de duración superior a 5 años y cuyos gastos de primer establecimiento superan la cantidad de 500.000 euros, IVA excluido.

CUARTO. En cuanto al plazo de interposición del recurso, el artículo 44.2 a) del TRLCSP dispone que *“El procedimiento de recurso se iniciará mediante escrito que deberá presentarse en el plazo de quince días hábiles contados a partir del siguiente a aquel en que se remita la notificación del acto impugnado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 151.4.*

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior:

a) Cuando el recurso se interponga contra el contenido de los pliegos y demás documentos contractuales, el cómputo se iniciará a partir del día siguiente a aquel en que los mismos hayan sido recibidos o puestos a disposición de los licitadores o candidatos para su conocimiento conforme se dispone en el artículo 158 de esta Ley.”

En el supuesto examinado, el 9 de abril de 2015 se completó la publicidad obligatoria prevista en el artículo 142 del TRLCSP para las licitaciones de contratos como el aquí examinado. Por consiguiente, al haberse presentado el recurso especial en el Registro del órgano de contratación el 23 de abril de 2015, el mismo se ha interpuesto dentro del plazo legal antes expresado.

QUINTO. Analizados los requisitos de admisión del recurso, procede examinar los motivos en que el mismo se sustenta.



En primer lugar, alega el recurrente que en el proyecto no aparece el número total de viajeros/kilómetros de la concesión, dato muy importante para el cálculo de la tarifa kilométrica. Solo aparece una estimación a partir de datos del Ministerio de Fomento, cuando la Dirección General de Movilidad tiene los datos exactos presentados por la propia empresa que ahora recurre.

Continúa señalando que la tarifa es igual a los costes de explotación divididos por el número de viajeros/kilómetro, de donde resulta que la tarifa asciende a 0,1145 céntimos/kilómetro (2.590.373,75 euros/22.623.746 viajeros kilómetro).

Por su parte, el informe del órgano de contratación sobre el recurso señala que la cifra reflejada en el proyecto proviene de los datos facilitados por la actual concesionaria que es quien interpone el recurso. El término “estimación”, prosigue el órgano de contratación, indica que se hace una media de los cinco años disponibles a la fecha de elaboración del proyecto, a fin de evitar posibles sesgos coyunturales en que se podría incurrir si solo se tomasen los datos de un solo año. De este modo, si en el último año hubiera habido un gran descenso del número de viajeros por la crisis o por el contrario, hubiese habido un número muy elevado y solo se tomasen los datos de ese año, ello no sería representativo de lo que pudiera pasar durante los diez años de duración del contrato; por esta razón se realiza una media con los datos facilitados por el concesionario durante los últimos cinco años.

Con carácter previo al examen de este primer alegato y otros posteriores del recurso que afectan al estudio económico del proyecto, hemos de aclarar que el análisis de tales motivos por el Tribunal solo procede en la medida que el citado estudio puede tener repercusión en la posterior elaboración de las ofertas por parte de los licitadores, sin que este Órgano pueda revisar, salvo prueba de error, arbitrariedad o falta absoluta de motivación, cuestiones de índole estrictamente técnica que afectan a las características del servicio y al estudio de costes de explotación e ingresos tarifarios. En tal sentido, la Resolución 406/2014, de 23 de mayo, del Tribunal Administrativo Central de Recursos



Contractuales señala que “(...) en la medida en que las decisiones adoptadas en el diseño de las características del servicio tengan incidencia en aspectos concernientes a la formulación de las ofertas por parte de los licitadores, afectando pues a la licitación, o bien puedan traducirse en obligaciones contractuales para el futuro adjudicatario, procederá la revisión por esta vía. Siempre teniendo presente que, en cualquier caso, cuando se trata de decisiones en que está presente la discrecionalidad técnica en la decisión administrativa, el control de este Tribunal queda circunscrito al examen de la posible existencia de arbitrariedad o de error manifiesto en la decisión adoptada.”

Expuesto lo anterior, comenzamos el estudio del primer alegato del recurso. Al respecto, el proyecto obrante en el expediente de contratación contiene una tabla donde se recogen los principales datos a partir de los cuales se determinan las tarifas de equilibrio. En lo que se refiere al número total de viajeros/kilómetros de la concesión, el proyecto recoge una estimación indicando “*Estimado a partir de SitranBus (Ministerio de Fomento) que recopila datos facilitados por el operador*”.

La empresa recurrente esgrime que la Dirección General de Movilidad tenía los datos exactos que ella misma le proporcionó, por lo que la cifra no debía ser estimada. No obstante, como se indica en el propio proyecto, la cifra que el mismo refleja se ha obtenido a partir de datos facilitados por el actual concesionario, a lo que añade el órgano de contratación que el término <<estimación>> solo indica que se ha efectuado una media de los cinco años disponibles a la fecha de elaboración del proyecto, lo cual resulta del todo razonable pues, tratándose de un contrato de larga duración -10 años-, son más representativos los datos obtenidos a partir de medias de un número determinado de años, que los datos resultantes del último año.

En consecuencia, no acreditándose por el recurrente error en el número total estimado de viajeros-kms que se refleja en el proyecto y siendo razonable el



cálculo realizado por el órgano de contratación a partir de los datos facilitados por la propia empresa recurrente que es la actual concesionaria del servicio, hemos de desestimar este primer alegato del recurso.

SEXTO. En segundo lugar, el recurrente esgrime que se han estimado unos ingresos totales del Consorcio de Jaén de 1.037.476,70 euros, IVA excluido, cuando en realidad, y según el mismo certificado del Consorcio, se han facturado 878.889,83 euros, IVA incluido (798.998,85 euros, IVA excluido), existiendo, por tanto, una desviación en los ingresos de los datos estimados a la realidad que asciende a más de 200.000 euros.

En el informe al recurso se indica que el dato de viajeros por salto considerado en el proyecto es la media de los últimos cinco años anteriores a la fecha de elaboración del proyecto, habiéndose efectuado los cálculos a partir de los datos facilitados por el Consorcio Metropolitano de Transporte del Área de Jaén. Asimismo, se señala que si el recurrente ha tomado los datos en un momento posterior a aquel en que se elaboró el proyecto, los mismos han podido variar, si bien el hecho de realizar una media de los últimos cinco años permite que estas pequeñas variaciones temporales no tengan impacto en el proyecto.

Pues bien, este segundo alegato del recurso debe ser desestimado por las mismas razones que el anterior. Según el informe del órgano de contratación, los datos de viajeros por salto que obran en el proyecto se han calculado acudiendo a la media de los últimos cinco años conforme a los datos que ha proporcionado el Consorcio Metropolitano de Transporte del Área de Jaén. Así pues, el criterio seguido por la Administración resulta igualmente razonable pues parte de unos parámetros reales y objetivos para acto seguido, calcular la media de los últimos cinco años. Y en cualquier caso, se trata de una decisión de carácter eminentemente técnico a la hora de realizar el estudio económico del servicio, sin que conste que la misma sea errónea o arbitraria.

Procede, pues, la desestimación de este alegato.



SÉPTIMO. En tercer lugar, alega el recurrente que en el Anexo III del pliego de condiciones no aparecen todos los vehículos que en la actualidad prestan el servicio y son susceptibles de subrogación.

El informe sobre el recurso pone de manifiesto que los vehículos no aparecen en el Anexo III sino en el apartado 3 del Anexo V y que el listado de dicho Anexo solo contiene los vehículos que actualmente prestan el servicio y tienen menos de 10 años de antigüedad, todo ello de conformidad con lo estipulado en el apartado 2.2.2 del pliego de condiciones.

Al respecto, en el examen de este motivo debemos atender al contenido del apartado 2.2.2 del pliego, cuyo tenor es: *“(...) La edad máxima de cada vehículo adscrito al contrato de servicio público de transporte no podrá superar los diez años contados desde la fecha inicial de matriculación, coincidiendo con esta antigüedad máxima el plazo de su sustitución obligatoria.”*

Esta previsión del pliego es clara respecto a la edad máxima de los vehículos que han de prestar el servicio contratado. Es por ello que el Anexo V del pliego “Características de los vehículos”, en su apartado 3 “Relación de vehículos que actualmente prestan el servicio y son susceptibles de subrogación”, solo indica la matrícula y demás características de los vehículos a subrogar que actualmente están adscritos al servicio y reúnen el requisito de antigüedad máxima previsto en el apartado 2.2.2 del pliego de condiciones.

Obviamente, el resto de vehículos que estén prestando actualmente el servicio y superen esa antigüedad máxima no podrán incluirse en la relación del Anexo V.

Procede, en consecuencia, la desestimación de este alegato del recurso.

OCTAVO. Otro motivo esgrimido en el recurso se refiere al cálculo de los vehículos necesarios para la prestación del servicio. Según el recurrente, en la



actualidad hay 23 vehículos adscritos a la concesión, mientras que el pliego solo adscribe 19 vehículos al nuevo contrato.

El recurrente esgrime que, según el proyecto, para la obtención del número de autobuses necesarios se ha utilizado una herramienta informática de planificación de transporte público, pero no se identifica de qué herramienta se trata. En cambio, tomando como base los servicios de obligado cumplimiento que la Dirección General de Movilidad aporta, serían necesarios 24 vehículos.

El informe sobre el recurso señala que se ha utilizado una herramienta informática que permite determinar el número de vehículos necesarios a partir del graficado de los servicios. El nombre de la herramienta y los graficados no se han incluido en el proyecto por su carácter excesivamente detallado y técnico, pero es indudable que se ha utilizado una metodología exhaustiva, y si bien la parte recurrente está en su derecho de justificar que es necesaria otra cantidad de vehículos, igualmente la Administración defiende la validez del procedimiento utilizado para dicho cálculo.

Por otro lado, aduce el órgano de contratación que, de incluirse tal información en el proyecto, se estaría prácticamente proporcionando a las empresas el plan de explotación que deben aportar, eliminando la posibilidad de ofrecer en sus ofertas mejoras y una optimización de recursos. Además, cada licitador, en función del plan de explotación que presente, puede considerar el número de vehículos que crea necesario, utilizando otros adicionales al número previsto en el pliego.

El examen de este alegato debe comenzar con la indicación del contenido del apartado 2.2.2 del pliego de condiciones, cuyo tenor es el siguiente: *“El número de vehículos necesarios para la prestación del servicio objeto de este contrato es de 19 autobuses, sin perjuicio de la utilización de otros adicionales, en caso de intensificaciones, incrementos eventuales de tráfico, averías o cualquier incidencia que así lo aconseje, conforme a lo dispuesto en el artículo 85 del*



ROTT.” Asimismo, el apartado 3.1 <<in fine>> del proyecto señala que “Para la obtención del número de autobuses necesarios, se utiliza una herramienta informática de planificación de transporte público, que permite calcular las necesidades de material móvil. Esta herramienta, a partir del grafiado, nos permite crear los servicios de conductores. En ellos se analiza la labor de cada conductor, permitiendo aprovechar los tiempos de vacío y optimizar el sistema.”

Pues bien, lo primero que se observa es que el pliego de condiciones establece el número mínimo de autobuses que se han de adscribir a la ejecución del servicio, lo que, obviamente, no impide que dicho número pueda ser ampliado en las ofertas de los licitadores.

Asimismo, el hecho de que, actualmente, el servicio se esté ejecutando con 23 autobuses no es óbice a una reducción de dicho número en el nuevo contrato a licitar, por cuanto el órgano de contratación puede, a la hora de definir las características del servicio, realizar una planificación de sus necesidades, utilizando métodos adecuados que permitan una optimización de los recursos a utilizar.

En tal sentido, este Tribunal comparte el criterio del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, en la Resolución 406/2014 antes citada, al señalar que *“(...) podemos afirmar, en términos generales, que no corresponde a este Tribunal el control del ejercicio por parte de la Corporación Local de la potestad que le corresponde en orden a la organización de los servicios de su competencia, lo que se traduce en este caso en la configuración del esquema organizativo del servicio público de cuya concesión se trata y, consecuentemente, como trasunto de los medios personales y materiales requeridos para su gestión, de la estructura de costes del mismo.”*

Asimismo, y como también indica la resolución mencionada del Tribunal Administrativo Central, la revisión de la actuación administrativa a través del



recurso especial solo es posible en la medida en que las decisiones adoptadas en el diseño de las características del servicio tengan incidencia en aspectos concernientes a la formulación de las ofertas afectando a la licitación, o bien puedan traducirse en obligaciones contractuales para el futuro adjudicatario, pero teniendo presente que, tratándose de decisiones en que está presente la discrecionalidad técnica en la decisión administrativa, el control del Tribunal debe circunscribirse al examen de la posible existencia de arbitrariedad o de error manifiesto en la decisión adoptada.

Pues bien, en el supuesto examinado, el número mínimo de vehículos indicado en el pliego para la prestación del servicio debe ser tenido en cuenta por los licitadores al presentar sus ofertas y ha de ser respetado por el futuro adjudicatario. Es por ello que tal extremo puede estar sujeto al control de este Tribunal. Ahora bien, la decisión de fijar un número mayor o menor de vehículos queda dentro de la esfera de discrecionalidad del órgano de contratación, quien ha actuado siguiendo un método de planificación y optimización de los recursos necesarios, como el propio proyecto indica, sin que por otro lado, el recurrente haya acreditado error manifiesto o arbitrariedad en la fijación de aquel número, que, asimismo, tiene el carácter de mínimo necesario susceptible de ampliación.

Por todas las razones expuestas, procede desestimar el motivo examinado.

NOVENO. En el siguiente alegato se denuncia que en las rutas con trayectos e infraestructuras iguales, no coinciden las distancias kilométricas, existiendo en algunos casos diferencias superiores al 25%. A juicio del recurrente, este error debe ser subsanado teniendo en cuenta la relevancia que tienen los kilómetros en el cálculo de la tarifa kilométrica.

Por su parte, el informe sobre el recurso aduce que la diferencia de distancias que alega el recurrente está justificada. Así, la línea M2-1 “Jaén – Martos” tiene parada en La Imora, mientras que la línea M2-18 “Jaén – Torredelcampo” no



tiene esa parada. Asimismo, la diferencia de distancia entre Jaén y Torredonjimeno (líneas M2-1 “Jaén – Martos” y M2-3 “Jaén – Villadombarido”) obedece al mismo motivo anterior, es decir, al tramo urbano a recorrer para la realización o no de la parada en La Imora.

A la vista del informe sobre el recurso, no procede la subsanación del error invocado por el recurrente, toda vez que no se trata de un error y el informe sobre el recurso justifica la diferencia de distancias alegada en el recurso.

Se desestima, pues, este alegato.

DÉCIMO. Otro motivo aducido por el recurrente se refiere a los ingresos por utilización de la tarjeta de mayores de 65 años. En tal sentido, manifiesta que el proyecto considera unos ingresos de 212.449,17 euros, IVA excluido, cuando en realidad en el último ejercicio se facturó por este concepto 130.920,06 euros, IVA excluido. Por tanto, el cálculo de la tarifa kilométrica está también desvirtuado en este apartado.

Por su parte, el informe sobre el recurso señala que la cifra de ingresos considerados en el proyecto es la facilitada por la Agencia de Servicios Sociales y Dependencia de Andalucía por la utilización de la tarjeta <<Mayores de 65 años>> a la fecha de elaboración del proyecto.

Pues bien, el recurrente considera erróneo el importe de los ingresos por utilización de la tarjeta de mayores de 65 años que se establece en el proyecto y adjunta con el recurso documentación relativa a los 12 meses del ejercicio anterior para demostrar que se facturó por aquel concepto una cifra menor. En cambio, el informe del órgano de contratación es contundente al señalar que los ingresos por utilización de aquella tarjeta son los facilitados por la Agencia de Servicios Sociales y Dependencia de Andalucía a la fecha de elaboración del proyecto.



Ciertamente, el órgano de contratación se limita a afirmar este último extremo sin llegar a aportar documentación acreditativa. Ahora bien, no por ello hemos de considerar erróneo o incorrecto el importe que figura en el proyecto, pues el recurrente tampoco acredita que dicha cifra sea manifiestamente errónea, ni detalla con la inexcusable precisión cuál sea el razonamiento que lleva a concluir que existe error en el cálculo efectuado por la Administración.

Procede, pues, la desestimación de este motivo.

UNDÉCIMO. Otro alegato del recurso pone de manifiesto que ha existido arbitrariedad por parte de la Dirección General de Movilidad al licitar concesiones que han ido venciendo -como la presente-, cuando hay otras que han finalizado antes y no se ha promovido todavía la nueva adjudicación.

Por su parte, el informe sobre el recurso pone de manifiesto que se está produciendo, por primera vez, el vencimiento de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera de forma masiva desde que las competencias en esta materia fueron transferidas a la Comunidad Autónoma. El grueso de los vencimientos se ha producido en el año 2013, y seguirán produciéndose hasta el año 2019.

El informe continúa indicando que el mapa actual de concesiones tiene sus orígenes en los comienzos del siglo XX y ha venido sufriendo modificaciones parciales durante todo este tiempo, por lo que, actualmente, con las nuevas licitaciones se presenta una oportunidad histórica de rediseñar aquel mapa. Para abordar dicho estudio, el informe argumenta que la Consejería seleccionó un primer bloque de siete concesiones a renovar siguiendo un criterio cronológico (todas eran concesiones vencidas en 2012). En este primer grupo se encontraba la concesión VJA 188 Jaén – Torredelcampo – Córdoba con Hijuelas que venció el 10 de noviembre de 2012 y se encuentra prorrogada hasta



la nueva adjudicación. No obstante, son múltiples los factores que influyen y hacen que los procedimientos para la adjudicación de los nuevos contratos dejen de ir exactamente al mismo ritmo. Entre ellos, el órgano de contratación cita los siguientes:

- Cambios en infraestructuras: durante la elaboración de los proyectos existe la posibilidad de que se produzcan dichos cambios y sea necesario hacer modificaciones. Por ejemplo: construcción de nuevas infraestructuras como carreteras, circunvalaciones, establecimiento de trenes de cercanías, nuevas estaciones de tren y de autobuses, puesta en servicio de metro, tranvías etc.
- Aprobación de planes de movilidad municipales que modifiquen los itinerarios previstos en los proyectos.
- Subrogación del personal: la negociación con cada una de las empresa actuales en relación con la subrogación no ha sido igual en todos los casos y ha provocado que los ritmos en la tramitación de la renovación de cada concesión empezaran a ser diferentes. Este asunto es crucial en la licitación ya que el personal es la principal partida de costes de explotación con la que deberá contar el futuro adjudicatario.
- En algunos casos, es conveniente intentar hacer coincidir las fechas de vencimiento de diferentes concesiones para acometer una licitación conjunta. De este modo, se obtendrán concesiones más racionales y que optimicen los recursos, lo cual redundará en mejores servicios y menores tarifas para el usuario.
- Otro factor que puede alterar el orden cronológico de vencimiento/licitación es el hecho de que también se están produciendo vencimientos de concesiones del Estado. Los tráficos pertenecientes hasta ahora a ellas y que discurran íntegramente por territorio de la



Comunidad Autónoma de Andalucía deben ser integrados en las concesiones andaluzas, por lo que en la medida de lo posible se intenta hacer coincidir algunos vencimientos de concesiones autonómicas con las del Estado.

Por estos motivos, el órgano de contratación alega que el orden cronológico de vencimiento de las concesiones es el primer criterio a considerar en el orden de licitaciones pero no el único que por interés público se debe seguir.

Finalmente, el informe sobre el recurso pone de manifiesto que el listado de concesiones que presenta el recurrente no es correcto y entre otras razones, señala que algunas de las concesiones de aquel listado han sido extinguidas o se han integrado a su vencimiento en otras o se han incluido en alguno de los contratos que se están licitando o bien no se han licitado porque se está esperando a que se segreguen los tráficos de otra concesión estatal. Por ello, se concluye que la renovación de todas las concesiones vencidas en 2012 está programada y en la actualidad, hay cuatro procedimientos de licitación en marcha.

Con base en lo expuesto, hemos de analizar si se ha producido o no la arbitrariedad que el recurrente imputa al órgano de contratación por no haber respetado el orden de caducidad de las concesiones en orden a licitar su renovación.

Esta cuestión conecta con el concepto de <<desviación de poder>> que se define en el artículo 70.2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa como “el ejercicio de potestades administrativas para fines distintos de los fijados por el ordenamiento jurídico.”

Asimismo, la Sentencia del Tribunal Supremo 3254/2012, de 11 de mayo (Recurso 4365/2008), recogiendo doctrina ya sentada por el Alto Tribunal, viene a sostener que “*la desviación de poder existe no sólo cuando se acredita*



que la Administración persigue una finalidad privada o un propósito inconfesable, extraño a cualquier defensa de los intereses generales, sino también puede concurrir esta desviación teleológica cuando se persigue un interés público ajeno y, por tanto, distinto al que prevé el ordenamiento jurídico para el caso. Recordemos que el artículo 70.2 de la Ley Jurisdiccional exige, para que se aprecie la desviación de poder, que el ejercicio de la potestad sirva a fines distintos de los fijados por el ordenamiento jurídico. Basta, por tanto, que el fin sea diferente, de modo que aunque el ejercicio de la potestad administrativa se haya orientado a la defensa de los intereses generales, sin embargo se opone a la finalidad concreta que exige el ordenamiento jurídico. Por lo demás, ningún obstáculo se deriva para la apreciación de la desviación de poder que estemos ante el ejercicio de potestades regladas o discrecionales, pues ese vicio puede concurrir tanto en unas como en otras.”

En el supuesto analizado, nos encontramos con que la concesión a que se refiere el pliego impugnado caducó en diciembre de 2012 y actualmente se encuentra prorrogada hasta la nueva adjudicación.

Por ello, es incuestionable la necesidad de la contratación promovida, así como la satisfacción del interés general que la misma persigue. Por otro lado, el hecho de que otras concesiones caducadas con anterioridad no se encuentren en la misma fase procedimental que la aquí examinada o bien en algún caso se haya podido retrasar su renovación por circunstancias sobrevenidas no puede implicar, sin más, un uso desviado de la potestad administrativa para la consecución de un fin distinto al fijado en el ordenamiento jurídico, cual es la renovación de la concesión al haber expirado su plazo de duración.

Ya se han expuesto en este fundamento de derecho las razones esgrimidas por el órgano de contratación para justificar los distintos ritmos en la tramitación de la renovación de concesiones caducadas, siendo determinante que, como afirma el órgano de contratación, esté programada la renovación de todas las concesiones



vencidas en 2012, aún cuando la tramitación de dicha renovación pueda estar más avanzada en algunos casos como el presente. No es posible aplicar al procedimiento de renovación de todas las concesiones vencidas unos mismos parámetros en orden a la simultaneidad de su tramitación pues pueden concurrir multitud de factores que, como los ya expuestos, hagan que los ritmos de tramitación se aceleren en unos casos y se ralenticen en otros.

Es por ello que no puede concluirse que haya habido un uso abusivo, desviado, ni arbitrario de la potestad administrativa, quedando acreditado que la misma va encaminada a satisfacer el interés general y no se opone a la finalidad concreta que persigue el ordenamiento jurídico, cual es la renovación progresiva de las concesiones a medida que vayan venciendo.

Procede, pues, desestimar este motivo del recurso.

DUODÉCIMO. Finalmente, el recurrente alega que los costes fiscales y el canon de estación no son correctos, habiéndose considerado para su cálculo los valores proporcionados por el Observatorio.

En su informe al recurso, el órgano de contratación alega que el recurrente y la Administración han considerado el mismo coste fiscal, a saber, 523,53 euros. Asimismo, en lo relativo al canon de estación, se ha considerado el de las cuatro estaciones, como se desprende de la respuesta de la Dirección General de Movilidad a las alegaciones al anteproyecto efectuadas en su momento por TRANSPORTES UREÑA, S.A., cuyo tenor era *“se incluirá el coste asociado al abono de los cánones de todas las estaciones de autobuses afectadas por los servicios incluidos en el anteproyecto de la concesión. Los valores del canon son los existentes a la fecha de elaboración del proyecto.”*

Pues bien, respecto a los costes fiscales señalados en el proyecto, el argumento del recurrente no razona con precisión cuál sea el error padecido en su cálculo, y el informe sobre el recurso del órgano de contratación pone de manifiesto que



se ha considerado el mismo coste fiscal que el recurrente señala en su escrito de impugnación. Asimismo, en lo que se refiere a los costes de la Estación de autobuses, el recurrente adjunta facturas del último cuatrimestre para su cálculo, concluyendo que dicho coste no coincide con el del proyecto, pero sin explicar ni razonar con detalle donde están los errores padecidos por la Administración. Ésta, en cambio, menciona en su informe que, en respuesta a las alegaciones al anteproyecto formuladas por la ahora recurrente, se le indicó que quedaba incluido el coste asociado al abono de los cánones de todas las estaciones de autobuses afectadas por los servicios incluidos, tomándose los valores del canon existentes a la fecha de elaboración del proyecto.

Por tanto, hemos de concluir que el recurrente no acredita que los importes por los conceptos impugnados sean erróneos o manifiestamente arbitrarios y tampoco razona con suficiente precisión cuáles serían los correctos, razón por la que no puede acogerse la revisión cuantitativa que propone en su escrito de recurso.

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

ACUERDA

PRIMERO. Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la entidad **TRANSPORTES UREÑA, S.A.** contra el pliego de condiciones que rige la licitación del contrato denominado “Gestión de servicios públicos, modalidad concesión, de transporte regular de viajeros por carretera de uso general entre Jaén – Torredelcampo – Córdoba con Hijuelas, VJA - 401”, promovido por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía (Expte. 2014/000052)

SEGUNDO. Declarar que no se aprecia temeridad o mala fe en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de multa en los términos



previstos en el artículo 47.5 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

TERCERO. Acordar, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47.4 del TRLCSP, el levantamiento de la suspensión del procedimiento acordado por este Tribunal en resolución de 13 de mayo de 2015.

CUARTO. Notificar la presente resolución a los interesados en el procedimiento.

Esta resolución es definitiva en vía administrativa y contra la misma sólo 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.

