



ACTA DE LA MESA DE CONTRATACIÓN PARA LA ADJUDICACIÓN, POR EL PROCEDIMIENTO ABIERTO CON VARIOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN, TRAMITACIÓN ORDINARIA, DEL CONTRATO DE SERVICIO DE EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CENTRO DE INFORMACIÓN DE CARRETERAS “CIC” Y DE LOS SISTEMAS E INSTALACIONES DE ÉL DEPENDIENTES INSTALADOS EN DETERMINADOS TÚNELES Y CARRETERAS DE LA ISLA .

ACTA Nº 11

En Santa Cruz de Tenerife, a 26 de junio de 2017, siendo las 09:39 horas del día, en el despacho de la Sra. Directora Insular de Carreteras y Paisaje ubicado en la tercera planta del Palacio Insular, se reúne la Mesa de Contratación para asistir al órgano de contratación en la adjudicación del contrato de servicios arriba referenciado y proceder, en el presente acto, a dar cuenta de los informes técnico y jurídico emitido respecto de los escritos presentados por tres licitadoras en respuesta a la solicitud de aclaraciones de sus ofertas requerida por el órgano colegiado en su sesión de 9 de mayo pasado. (Expediente Nº C-828) cuyo plazo de presentación finalizó el día 30 de septiembre de 2016.

La referida Mesa está integrada, para este acto, por los siguientes miembros:

- **Presidenta:** D^a. Ofelia Manjón-Cabeza Cruz, Directora Insular de Carreteras y Paisaje.
- **Vocales:**
 - D. Antonio Messia de Yraola, Interventor General de la Corporación Insular.
 - D^a. M^a Consuelo Francos del Castillo, Responsable de Unidad del Servicio Administrativo de Fé Pública de la Vicesecretaría General de la Corporación.
 - D^a. Mercedes Torres Pascual, Jefa del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.
 - D^a. Sonia Vega Muñoz, Jefa del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje.
- **Secretaria:** D^a M^a Isabel Rodríguez Mirabal, Responsable de Unidad de Contratación y Disciplina del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.

Asimismo asiste, en calidad de invitado D. Felix Sergio Rodríguez Hernández, Jefe de Sección de Sistemas Inteligentes de Transportes del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje.

Comienza el acto exponiendo la Sra. Presidenta los antecedentes de las dos últimas sesiones celebradas para tratar de esclarecer las dudas que suscitaba determinada documentación inserta por las uniones temporales de empresas que a continuación se detallan en los sobres nº 2 "*documentación relacionada con los criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas*" respecto de la aportada en los sobres nº 1 "*documentación general*"; dudas que fueron puestas de manifiesto por el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje mediante informe técnico fechado el 28 de abril de 2017.

Las licitadoras son las siguientes uniones temporales de empresa, a las que se requirió, en la sesión de 9 de mayo de 2017, lo siguiente:

- Aclarar la participación de la entidad mercantil Indra Sistemas S.A. en la ejecución de la prestación contractual objeto de servicio tanto de la licitadora nº 1, UTE Señalizaciones Villar S.A. – Mantenimiento de Infraestructuras S.A. –F.C.C como de la segunda citada en el cuerpo de la presente Acta esto es, UTE LUMICAN S.A. – IMESAPI S.A.
- Instar a la UTE Señalizaciones Villar S.A. – Mantenimiento de Infraestructuras S.A. –F.C.C. Industrial e Infraestructuras Energéticas S.A.U. a aclarar la naturaleza jurídica de las "*cartas compromisos de empresas colaboradoras*" incluidas, como parte, en el Anejo nº 6 de la memoria técnica.
- La UTE Kapsch Trafficcom Transportation S.A.U. – Lem Infraestructuras y Servicios S.L. deberá aclarar cómo tiene previsto materializar las labores de mantenimiento del software SCADA HORUS, durante el periodo de 225 días propuesto en el Anejo III de su memoria denominado "planificación preliminar del proceso de migración" que es superior al previsto en la cláusula nº 3.5. del pliego de prescripciones técnicas particulares.

Presentados los correspondientes escritos de aclaraciones requeridos al amparo de lo previsto en la cláusula nº 19.2 del pliego de cláusulas administrativas particulares, la Mesa de Contratación en la sesión celebrada el pasado día 9 de junio, tras un largo debate, instó la emisión de informe técnico e informe jurídico con la

finalidad de obtener los elementos de juicio necesarios para fundamentar el acto que deba adoptarse por la Mesa de Contratación.

Acto seguido la Sra. Presidenta da la palabra la Vocal-Jefa del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje al objeto de que explique al resto de los miembros el tenor del **informe técnico** emitido de fecha 23 de junio de 2017, que obra en el expediente administrativo. De dicho informe se extrae lo siguiente:

“2. RESPUESTA DEL LICITADOR A (UTE SEÑALIZACIONES VILLAR S.A – MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS S.A. – F.C.C. INDUSTRIAL A INFRAESTRUCTURA ENERGETICA S.A.U.):

En relación a la cuestión planteada, de si para mantener el sistema de gestión actualmente instalado en el Centro de Información de Carreteras, no debiera haberse puesto de manifiesto como subcontratación a INDRA, en la documentación presentada en el sobre N°1, el licitador expresa en su aclaración que:

“La colaboración propuesta con la empresa INDRA no es una subcontratación. La UTE dispone de los medios humanos y materiales para el desarrollo de las actividades comprometidas en el citado contrato.

Ahora bien, INDRA es uno más de los proveedores o suministradores del proyecto, proveedor del software existente en el Centro de Control del Cabildo de Tenerife. La colaboración con INDRA busca garantizar el cumplimiento de la propuesta realizada por la UTE de mantener el actual Scada instalado en el CIC, del que por otro lado, el Cabildo Insular de Tenerife posee las licencias de uso referenciadas en el apartado 3.5 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Concurso, dejando acreditado el acuerdo comercial existente con la propietaria intelectual del mismo, Indra Sistemas SA

La UTE ha solicitado a INDRA su compromiso de SUMINISTRO EN CASO NECESARIO DE ACTUALIZACIÓN DE SOFTWARE para garantizar el Servicio de Explotación y Mantenimiento.”

Para garantizar la operatividad del SCADA HORUS, durante la duración del contrato que nos ocupa, se requiere de la prestación de un servicio que permita realizar el mantenimiento evolutivo.

Este servicio, según está definido en el pliego de prescripciones técnicas particulares que rigen el presente contrato, en el apartado "9.3.-Operaciones del grupo III" se indica que el mantenimiento evolutivo debe cubrir aquellas intervenciones que a petición del director del contrato se realicen sobre los programas en aras no solo a mejorar su funcionamiento o incrementar su nivel de servicio sino que debido a cambios tecnológicos requieran de la actualización del software.

CONCLUSIONES DE LA RESPUESTA DEL LICITADOR A

Para garantizar la operatividad del SCADA HORUS, durante la duración del contrato que nos ocupa, se requiere por tanto de la prestación de un servicio, que forma parte esencial de las labores incluidas en este contrato, como parte de las operaciones del grupo III y no se trata de una colaboración ni de un suministro de un nuevo SOFTWARE.

Las "cartas compromisos de empresas colaboradoras" incluidas por este licitador, como parte, en el Anejo nº 6 de la memoria técnica, se informa que dichas cartas no se tendrán en cuenta para la valoración del CRITERIO: C2: MEMORIA TÉCNICA.

3. RESPUESTA DEL LICITADOR B: (UTE LUMICAN S.A. – IMESAPI S.A.):

En relación a la cuestión planteada, de si para mantener el sistema de gestión actualmente instalado en el Centro de Información de Carreteras, no debiera haberse puesto de manifiesto como subcontratación a INDRA, en la documentación presentada en el sobre N°1, el licitador expresa en su aclaración que (entre comillas lo expuesto por el licitador en el documento de aclaraciones recibido):

"Que, a fin de dar cumplimiento a lo requerido por la Mesa de contratación, la UTE LUMICAN SA-IMESAPI,S.A. ha de manifestar que la participación de la mercantil INDRA SISTEMAS, SA lo es a los meros efectos de colaborador y no de subcontratista. Es decir, se trata de una relación más cercana a la de proveedor de la UTE LUMICAN,SA-IMESAPI,S.A., con la consideración que ésta figura tiene dentro de la normativa aplicable (Real Decreto 3/2011 de 14 de noviembre) y de la licitación, esto es, se trata simplemente de una mera colaboración ya que las funciones que INDRA SISTEMAS,SA va a desarrollar en el ámbito del contrato no pueden considerarse, en ningún caso, funciones de ejecución directa por si misma de parte alguna de aquél.

Por lo expuesto, se evidencia que la referencia aportada por UTE LUMICAN,SA-IMESAPI,S.A. en la memoria técnica se corresponde con la realidad anteriormente expuesta, es decir, con la consideración evidente de INDRA SISTEMAS,S.A. como un mero colaborador y no como un subcontratista de UTE LUMICAN,SA-IMESAPI,SA, razón por la cual su participación no se ha incluido dentro del

Anexo XV (Subcontratación obligatoria) al estar su actividad relacionada con las prestaciones indicadas para este tipo de subcontratación, ni dentro del anexo XVI (Subcontratación voluntaria), dado que, reiteramos, ello conllevaría a calificarla como empresa de ejecución directa en el contrato. Por esta razón, no se ha incluido la citada mercantil en ninguno de los anexos mencionados.”

Del mismo modo que se expuso para el licitador A, para garantizar la operatividad del SCADA HORUS, durante la duración del contrato que nos ocupa, se requiere de la prestación de un servicio que permita realizar el mantenimiento evolutivo.

Este servicio, según está definido en el pliego de prescripciones técnicas particulares que rigen el presente contrato, en el apartado "9.3.-Operaciones del grupo III" se indica que el mantenimiento evolutivo debe cubrir aquellas intervenciones que a petición del director del contrato se realicen sobre los programas en aras no solo a mejorar su funcionamiento o incrementar su nivel de servicio sino que debido a cambios tecnológicos requieran de la actualización del software.

CONCLUSIONES DE LA RESPUESTA DEL LICITADOR B:

Para garantizar la operatividad del SCADA HORUS, durante la duración del contrato que nos ocupa, se requiere por tanto de la prestación de un servicio, que forma parte esencial de las labores incluidas en este contrato, como parte de las operaciones del grupo III y no se trata de una mera colaboración.

4. RESPUESTA DEL LICITADOR C (UTE KAPSCH TRAFFICCON TRANSPORTATION – LEM INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS S.L.)

En relación a la cuestión planteada, de cómo tiene previsto este licitador llevar a cabo las labores de mantenimiento del software SCADA HORUS, durante un período muy superior al previsto en el Pliego que rige este contrato, la empresa expone que (entre comillas lo expuesto por el licitador en el documento de aclaraciones recibido):

"...se usará en la primera fase de la Migración el mantenimiento que soportará el Cabildo durante los 3 primeros meses del contrato, a través de la empresa Indra, desarrolladora del sistema según viene en el pliego.

La fase siguiente, se materializará con personal propio experimentado en el mantenimiento de este software, experiencia obtenida durante el proyecto actualmente en ejecución para el Ayuntamiento de Santiago de Compostela (expediente núm. 44/15), denominado "Servicios para a conservación e manteneamento das instalación do sistema

de control de tráfico e do Túnel do Harreo", que describimos en el Anexo I que se acompaña al presente escrito"

"Para esto, a continuación, vamos a revisar todas y cada una de las tareas del cronograma incluidas en el documento "Planificación preliminar del proceso de migración" incluido en el Capítulo 5 de nuestra oferta y que ahora añadimos como Anexo 11 en este documento, y explicaremos cómo se materializará el mantenimiento del software SCADA HORUS en cada una de ellas."

Para la valoración de la memoria técnica, en el subcriterio C2.5 se pedía se detallaran las etapas para evitar disfunciones durante el referido proceso de puesta en servicio. A tal efecto, se debería detallar, como mínimo en la memoria, la planificación relativa a la migración en la que debe indicarse los mecanismos que garanticen la continuidad del servicio indicando así mismo las necesidades y limitaciones que dicha migración presente, identificación y descripción de cada una de las tareas, así como el calendario de la migración. Con ese fin, en la oferta presentada se incluye el **apartado 7, el Proceso de Migración Propuesto dentro del capítulo 5.**

En este apartado de la oferta presentada por este licitador, se explica todo el proceso de migración, sin incluir los plazos en los que se realizará. Para conocer los plazos ofertados para cada etapa necesaria, la oferta hace referencia al **Anejo III planificación de la renovación del SW del CIC.** Este anejo incluye un cronograma que detalla todas las tareas y su duración.

En el citado apartado 7, del Proceso de Migración Propuesto, se dice que en la planificación se tendrá en cuenta la posibilidad de realizar cortes y/o cierres parciales y/o totales de forma consecutiva en un mismo túnel para minimizar la duración de las pruebas alternando las pruebas entre diferentes túneles de manera que los trabajos y **las pruebas se hagan de forma continuada durante un periodo máximo de 3 meses.**

También se menciona que, durante la duración de las pruebas del nuevo sistema no se tendrán los dos sistemas en paralelo en ningún momento para la operación de los túneles, es decir, el nuevo sistema estará en funcionamiento y conectado a campo sólo y exclusivamente durante el periodo en el que se estén realizando pruebas, retornando el control al sistema actual durante el resto del tiempo.

Y una vez que las pruebas del nuevo sistema con cada uno de los túneles, equipos y subsistemas controlados por el CIC han sido pasadas satisfactoriamente y sólo en ese momento, se procederá a dejarlo como sistema operativo en el CIC, desconectando el sistema actual.

Anejo III. Planificación de la Renovación del SW del CIC

	Task Name	Duración	Comienzo	Fin
1	Renovación del SW de Gestión del CIC	225 días	lun 02/01/17	vie 10/11/17
2	Análisis y replanteo de campo	10 días	lun 02/01/17	vie 13/01/17
3	Estudio de las instalaciones de campo existentes	10 días	lun 02/01/17	vie 13/01/17
4	Estudio de las alternativas operativas del túnel (cierres, desvíos)	5 días	lun 02/01/17	vie 06/01/17
5	Análisis funcional del SW de Gestión actual	5 días	lun 09/01/17	vie 13/01/17
6	Ingeniería detallada	10 días	lun 16/01/17	vie 27/01/17
7	Funcionalidad del nuevo SW de Gestión	10 días	lun 16/01/17	vie 27/01/17
8	Plan de implementación y Migración	10 días	lun 16/01/17	vie 27/01/17
9	Aprobación del Plan	5 días	lun 30/01/17	vie 03/02/17
10	Documentación del sistema	40 días	lun 02/01/17	vie 24/02/17
11	Diseño e ingeniería	30 días	lun 02/01/17	vie 10/02/17
12	Documentación de pruebas	10 días	lun 13/02/17	vie 24/02/17
13	Desarrollo del nuevo SW de Gestión	105 días	lun 13/02/17	vie 07/07/17
14	Adaptación de la Solución standard de KTT	105 días	lun 13/02/17	vie 07/07/17
15	Modelo de Planta	30 días	lun 13/02/17	vie 24/03/17
16	Modelo de Despliegue	30 días	lun 27/03/17	vie 05/05/17
17	Pantallas	25 días	lun 08/05/17	vie 09/06/17
18	Planes de Tráfico	20 días	lun 12/06/17	vie 07/07/17
19	Desarrollos específicos	60 días	lun 13/02/17	vie 05/05/17
20	Protocolos de comunicación	3 mss	lun 13/02/17	vie 05/05/17
21	Pruebas FAT	15 días	lun 10/07/17	vie 28/07/17
22	Instalación en el CIC	5 días	lun 31/07/17	vie 04/08/17
23	Puesta en marcha	5 días	lun 07/08/17	vie 11/08/17
24	Pruebas SAT	3 mss	lun 14/08/17	vie 03/11/17
25	Documentación As-built	5 días	lun 06/11/17	vie 10/11/17
26	Entrega del nuevo SW de Gestión del CIC	0 días	vie 10/11/17	vie 10/11/17

Imagen de parte de Anejo III. Planificación de la renovación del SW del CIC

La duración prevista de las etapas necesarias para tener operativo el nuevo sistema, según el citado Anejo III., es de 11 meses (que fija desde el 02/01/17 hasta el 10/11/17). Durante este período es necesario mantener operativo el SCADA actualmente instalado HORUS hasta la finalización de los periodos de prueba.

La empresa, en su aclaración, expone que (entre comillas lo expuesto por el licitador en el documento de aclaraciones recibido):

“Como veremos a continuación, la UTE Kapsch TrafficCom Transportation SAU --Lem Infraestructuras y Servicios S.L. materializará las labores de mantenimiento del software SCADA HORUS de diferente forma, en función de cada una de las fases del proceso de migración descrito en el documento "Planificación preliminar del proceso de migración" que incluimos en nuestra oferta.

1.1. Fase de Análisis y replanteo de campo, Ingeniería detallada y Documentación del sistema.

Estas tareas que durarán aproximadamente un mes y comenzarán en el momento de la recepción de la Adjudicación y se realizarán antes de la entrada en vigor del contrato. La UTE Kapsch TrafficCom Transportation SAU --Lem Infraestructuras y Servicios S.L comenzará con estos trabajos de definición con la información disponible del sistema.

(Nota. Una de las tareas de Documentación del sistema, la de Pruebas, será ejecutará en paralelo a la tarea Desarrollo del nuevo SW de gestión, como ya se incluye en la planificación preliminar de nuestra oferta.)"

Según el **Anejo III. planificación de la renovación del SW del CIC**, al que se hace referencia en el apartado **7 Proceso de Migración Propuesto** de la oferta presentada, la fases de Análisis y replanteo de campo, Ingeniería detallada y Documentación del sistema, tienen una duración de 2 meses (que fija desde el 02/01/17 hasta el 24/02/17).

Esto supone el doble del tiempo que manifiesta ahora en la aclaración de las dudas planteadas.

Además manifiesta que iniciará estas tareas con anterioridad al inicio del contrato.

A continuación la empresa, en su aclaración, expone que (entre comillas lo expuesto por el licitador en el documento de aclaraciones recibido):

"1.2. Fase Aprobación del Plan de Implementación

Esta tarea durará 5 días y comenzará tras la entrada en vigor del contrato, pero se ejecutará en paralelo al desarrollo del nuevo SW de Gestión. Durante este período el mantenimiento del software SCADA HORUS lo soportará el Cabildo como se indica en el en Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT)."

La duración de esta fase es coherente con lo ofertado y los 5 días se encuentran incluidos en los dos meses de las fases anteriores (que fija desde el 30/01/17 hasta el 03/02/17).

A continuación la empresa, en su aclaración, expone que (entre comillas lo expuesto por el licitador en el documento de aclaraciones recibido):

"1.3. Fase del Desarrollo del nuevo SW de Gestión, Pruebas FAT, Instalación en el CIC y Puesta en marcha.

Estas tareas también comenzarán a la entrada en vigor del contrato y durarán 3 meses.

Durante este periodo el mantenimiento del software lo soportará el Cabildo como se indica en el PPT.

En este caso hay que tener en cuenta que la Planificación preliminar incluida en nuestra oferta recoge las tareas de "Adaptación de la solución Estándar de Kapsch" y los "Desarrollos Específicos" bajo la hipótesis de utilizar únicamente 2 recursos humanos para su programación. Pero hay que tener en cuenta que la Planificación es preliminar, tal y como se dice en nuestra oferta "Un primer esbozo de lo planificación con las fases principales del proceso y su duración estimada puede verse en el Anejo 1/ del presente documento".

La UTE Kapsch TrafficCom Transportation SAU --Lem Infraestructuras y Servicios S.L., sin modificar ni una sola de las tareas de su oferta, quiere remarcar que si hacemos la consideración de que las tareas se realizan utilizando 5 recursos de programadores, éstas se desarrollarán perfectamente en 33 días, con lo que la fase completa que aquí consideramos, duraría los tres meses que ha previsto el pliego. A partir de este momento el nuevo software estaría instalado y con completa operatividad tal como requiere el pliego."

Estas tareas que en el documento de aclaraciones declara que se realizarán en un período de 3 meses no coincide con la oferta presentada que, haciendo referencia al **Anejo III planificación de la renovación del SW del CIC** prevé una duración de 6 meses (desde el 13/02/17 hasta el 11/08/17).

Justifica este cambio de planificación refiriéndose a que el plazo ofertado para estas tareas se trataba de un primer esbozo con duraciones estimadas. Y declara que aumentando recursos humanos se podría realizar en la mitad del tiempo.

A continuación la empresa, en su aclaración, expone que (entre comillas lo expuesto por el licitador en el documento de aclaraciones recibido):

"1.4. Fase de Pruebas SATy Documentación

Una vez se cuenta con la plena operatividad del sistema, por nuestra experiencia y para el número de elementos que se controlan desde el CIC del Cabildo, es conveniente realizar, durante un período de 3 meses, los trabajos definidos en esta fase. Por tanto, debemos contar con el sistema actual SCADA HORUs como respaldo para el plan de marcha atrás.

Sin embargo, en esta fase ya no es necesario realizar ninguna modificación, adaptación, cambio de versión o solución de problema en el software del sistema actual sCADA HORUS, ya que de realizarse alguna se haría sobre el nuevo sistema en Wonderware que estaría operativo, y sólo es necesario mantener el programa actual operativo en su última versión."

Por otro lado, en su oferta ponían:

"Durante la duración de las pruebas del nuevo sistema no se tendrán los dos sistemas en paralelo en ningún momento para la operación de los túneles, es decir, el nuevo

sistema estará en funcionamiento y conectado a campo sólo y exclusivamente durante el periodo en el que se estén realizando pruebas, retornando el control al sistema actual durante el resto del tiempo.

Una vez que las pruebas del nuevo sistema con cada uno de los túneles, equipos y subsistemas controlados por el CIC han sido pasadas satisfactoriamente y sólo en ese momento, se procederá a dejarlo como sistema operativo en el CIC, desconectando el sistema actual. “

Lo que está en contradicción con lo que ponen en el escrito de alegaciones en el cual exponen que el nuevo sistema estará completamente operativo en todo el periodo de pruebas y el antiguo de respaldo.

En cuanto a la duración de esta fase es coherente con lo ofertado dado que tiene una duración de 3 meses (que fija desde el 14/08/17 hasta el 10/11/17).

CONCLUSIONES DE LA RESPUESTA DEL LICITADOR C

Del desarrollo expuesto, se desprende que en el documento presentado por el licitador como aclaración a las dudas presentadas, propone una planificación distinta a la contenida en el **Anejo III. planificación de la renovación del SW del CIC**, al que se hace referencia en el apartado **7 Proceso de Migración Propuesto** de la oferta.

Esto supone una reducción de 7 meses respecto a los 11 meses ofertados.

Aunque prevé iniciar estas tareas con anterioridad al inicio del contrato (se desconoce el tiempo disponible desde la notificación de la adjudicación hasta la firma del contrato y si esto será posible), con la planificación prevista en este documento de aclaraciones (distinta a la ofertada inicialmente), la duración del proceso de migración es de 7 meses, que sigue siendo superior a los 3 meses previstos en el Pliego que rige este contrato”.

Finalizada la exposición técnica, la Sra. Presidenta da la palabra a la Vocal-Jefa del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje que explica el tenor de su **informe jurídico**, emitido el día 23 de junio de 2017 el cual forma parte del expediente administrativo y concluye que:

“Primero: La relación de las uniones temporales de empresas Señalizaciones Villar S.A. – Mantenimiento de Infraestructuras S.A- FCC Industrial e Infraestructuras Energéticas S.A.U.; Lumican S.A. – Imesapi S.A con la entidad mercantil de INDRA SISTEMAS S.A. puede calificarse de acuerdo

comercial, negocio jurídico bilateral de naturaleza privada, entre el propietario intelectual y el licitador si fuere adjudicatario del contrato, para la prestación del servicio de mantenimiento sobre el equipamiento objeto de aquel, pues a pesar de contar con la solvencia adecuada (aportaron la clasificación empresarial requerida ambas uniones temporales de empresas) para contratar con la Administración y ejecutar los trabajos de gestión y explotación del software al estar protegido por la propiedad intelectual deben contar además, con la autorización o permisos necesarios de su titular para realizar las tareas de mantenimiento, pero no que lo vaya a realizar una empresa diferente a aquella que pudiera ser la adjudicataria.

No obstante lo anterior, podría darse el caso de la existencia de supuestos concretos, ya en ejecución del contrato, de que una determinada actuación del mantenimiento evolutivo (recordemos inserto en el Grupo III de Operaciones, no previstas inicialmente y que necesitan autorización expresa de la Administración Insular) fuere preciso acudir a la figura jurídica del subcontrato prevista en la cláusula contractual nº 32.2 del pliego de cláusulas administrativas particulares, para la ejecución de una concreta prestación que pudiera ser asignada al titular intelectual de software de gestión y control; pero ello no significaría que todos los tipos de mantenimientos del software de gestión y control deban ejecutarse, necesariamente, por el titular dominical propietario intelectual, en cuyo caso estaríamos en presencia de un derecho de exclusiva y cuyo mantenimiento solo podría llevarse a cabo con el propietario legal desarrollador del programa.

Segunda: Respecto de la **inclusión de cartas de compromiso** en el Anexo nº VII de la memoria Técnica por parte de la unión temporal de empresa Señalizaciones Villar S.A. – Mantenimiento de Infraestructuras S.A- FCC Industrial e Infraestructuras Energéticas S.A.U., se entiende que no es correcta la inclusión de dicha documentación independiente en el sobre nº 2, como Anexo por cuanto que en aquellos el pliego de cláusulas administrativas particulares solo permitía la documentación gráfica o planos que puedan presentarse para una mejor definición del criterio “C.2 Memoria Técnica” .

Pero dicha irregularidad, no tendría efectos invalidantes por cuanto que no contamina la oferta o no existiría un riesgo potencial de contaminación del juicio de valor de aquella en tanto que no recae sobre la sustancia de la cosa objeto del contrato o sobre aquellas condiciones de la misma que principalmente hubiesen dado motivo a celebrarlo, esto es, la oferta cumple los requisitos esenciales para ser valorada y, por otro lado, no se verán afectados los principios de igualdad de

trato y no discriminación y de concurrencia y selección de la oferta más ventajosa.

Tercera: *La Mesa de Contratación podría excluir del procedimiento de licitación a la unión temporal de empresas Kapsch Trafficcom Transportation – Lem Infraestructura y Servicios S.L. toda vez que conforme a lo dispuesto en la cláusula nº 3.5 del pliego de prescripciones técnicas particulares el tiempo máximo para efectuar la realización completa de la migración entre sistemas se estableció en un período de de tres meses (su memoria técnica detalla que la duración propuesta es de 225 días) y el escrito de aclaraciones supone una modificación de los términos de la oferta presentada al incorporar datos y actuaciones no previstas y en su consecuencia, variar el tenor de aquella cuando debió limitarse a informar a la Mesa de Contratación y aclarar o precisar el contenido de su oferta sin modificación alguna”.*

La **Mesa de Contratación**, una vez efectuada la lectura y exposición de los referidos informes y previa deliberación, por unanimidad de sus miembros con derecho a voto, **acuerda**:

1. **Aceptar** las aclaraciones de las **uniones temporales de empresas** Señalizaciones Villar S.A. – Mantenimiento de Infraestructuras S.A- FCC Industrial e Infraestructuras Energéticas S.A.U.; Lumican S.A. – Imesapi S.A respecto a la relación **con la entidad mercantil de INDRA SISTEMAS S.A.** al entender que se trata de un **acuerdo comercial** entre el propietario intelectual del software SCADA HORUS y el licitador si fuere adjudicatario del contrato, esto es, contar con la autorización o permisos necesarios de su titular intelectual para realizar las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo que les permita realizar las labores objeto de contrato pues a pesar de contar con la solvencia adecuada (aportaron la clasificación empresarial requerida ambas uniones temporales de empresas) deben contar además, con dichas autorizaciones o permisos del titular intelectual pero no significa que dicho mantenimiento lo vaya a realizar una empresa diferente a aquella que pudiera ser adjudicataria del contrato.

En cualquier caso, si para una determinada actuación del mantenimiento evolutivo (recordemos inserto en el Grupo III de Operaciones, no previstas inicialmente y que necesitan autorización expresa de la Administración Insular) fuere preciso la intervención del titular intelectual del software de

gestión y control podría acudir, en ejecución contractual, a lo estipulado en la cláusula nº 32.2 del pliego de cláusulas administrativas particulares; pero ello no significaría que todos los tipos de mantenimientos del software de gestión y control deban ejecutarse, necesariamente, por el titular dominical propietario intelectual, en cuyo caso estaríamos en presencia de un derecho de exclusiva y cuyo mantenimiento solo podría llevarse a cabo con el propietario legal desarrollador del programa.

2. **No admitir** las aclaraciones efectuadas por la unión temporal de empresas Señalizaciones Villar S.A. – Mantenimiento de Infraestructuras S.A- FCC Industrial e Infraestructuras Energéticas S.A.U., referidas a la **cartas de compromiso** incluidas en el Anexo nº VII de la memoria Técnica habida cuenta que no es correcta la inclusión de dicha documentación independiente en el sobre nº 2, como Anexo a la memoria, por cuanto que el pliego de cláusulas administrativas particulares solo permitía la documentación gráfica o planos que puedan presentarse para una mejor definición del criterio “C.2 Memoria Técnica”.

Dicha irregularidad, no tendría efectos invalidantes por cuanto que no contamina la oferta o no existiría un riesgo potencial de contaminación del juicio de valor de aquella en tanto que no recae sobre la sustancia de la cosa objeto del contrato o sobre aquellas condiciones de la misma que principalmente hubiesen dado motivo a celebrarlo, esto es, la oferta cumple los requisitos esenciales para ser valorada y, por otro lado, no se verán afectados los principios de igualdad de trato y no discriminación y de concurrencia y selección de la oferta más ventajosa.

3. **Excluir** de la licitación a la unión temporal de empresas **Kapsch Trafficcom Trasportation – Lem Infraestructura y Servicios S.L.** toda vez que:
 - Conforme a lo dispuesto en la cláusula nº 3.5 del pliego de prescripciones técnicas particulares para el supuesto de **efectuar una migración**, el coste correría a cargo del propio adjudicatario del contrato, excepto el mantenimiento del sistema existente en el CIC a la firma del contrato actual que por **un periodo de tres meses** correrá a cargo del Cabildo Insular de Tenerife, **tiempo máximo** para la **realización completa de la migración entre sistemas**.
 - En la **planificación gráfica anexa** al punto nº 5.7 de la **memoria técnica** de la referida unión temporal de empresas se detalla un **cuadro con la**

duración propuesta para la *renovación del software de gestión del CIC*, esto es: *duración: **225 días***. Por su parte, en el **escrito de aclaraciones** manifiesta textualmente que: *“De esta manera, la oferta de la UTE Kapsch TrafficconTransportation SAU – Lem Infraestructura y Servicios S.L. cumple con los requerimientos del pliego en lo que corresponde **al plazo máximo de 3 meses para la instalación del nuevo software y la completa operatividad del mismo** y se garantiza el mantenimiento del sistema SCADA HORUS el tiempo extra, no limitado en el pliego, que por seguridad de funcionamiento en la migración debemos considerar”*.

Dicha **aclaración supone una manifiesta contradicción** con el tenor gráfico de la memoria técnica inserta en el sobre nº 2 esto es, la unión temporal de empresas ha modificado, en el escrito de aclaraciones, los términos de la oferta al incorporar datos y actuaciones no previstas y en su consecuencia, variar el tenor de aquella cuando debió limitarse a informar, aclarar o precisar el contenido de su proposición sin modificación alguna por cuanto que la solicitud de aclaraciones *tiene como límite que aquélla no suponga una modificación de los términos de la oferta, bien por variar su sentido inicial, bien por incorporar otros inicialmente no previstos*. Así, lo presentado el día 27 de mayo pasado es una nueva planificación del proceso de migración pues:

- En el punto nº 1.1 de su escrito **“fase de análisis y replanteo de campo, ingeniería detallada y documentación del sistema”** dice el licitador textualmente que *“esta tarea... **comenzará en el momento de la recepción de la adjudicación y se realizará antes de la entrada en vigor del contrato**”* tenor que no se incluye en ninguna parte del apartado 5.7 de su memoria técnica respecto al citado proceso migratorio. Es decir, pretende la unión temporal de empresas, en caso de resultar adjudicataria, **anticipar la ejecución del nuevo contrato a la fase de adjudicación contractual** y no al día siguiente a la firma del contrato, cosa totalmente proscrita por la legislación actual y es que de acuerdo con el TRLCSP, **no es posible iniciar la ejecución de un contrato hasta su efectiva formalización (art. 156.5) y esa formalización se supedita temporalmente al transcurso del plazo de interposición del recurso especial** (art. 156.3 y cláusula nº 22 del pliego de cláusulas administrativas particulares).

Por otra parte, según el Anejo III “planificación de la renovación del SW del CIC”, al que se hace referencia en el apartado 5.7 “Proceso de Migración Propuesto” de la oferta presentada, las fases de Análisis y replanteo de campo, Ingeniería detallada y Documentación del sistema, tienen una duración de 2 meses (que fija desde el 02/01/17 hasta el 24/02/17). Esto supone el doble del tiempo que manifiesta ahora en la aclaración de las dudas planteadas.

- En la **Fase del Desarrollo del nuevo SW de Gestión, Pruebas FAT, Instalación en el CIC y Puesta en marcha**, en el documento de aclaraciones declara que se realizarán en un período de 3 meses y ello no coincide con la oferta presentada que, haciendo referencia al Anejo III “planificación de la renovación del SW del CIC” prevé una duración de 6 meses (desde el 13/02/17 hasta el 11/08/17).

Justifica este cambio de planificación refiriéndose a que el plazo ofertado, en la memoria técnica presentada, para estas tareas se trataba de un *primer esbozo* con duraciones estimadas y utilizaba *dos recursos humanos para llevar a cabo la programación* y en fase de aclaraciones propone alterar dichas condiciones para reducir los plazos con la puesta a disposición de *cinco recursos de programadores para llevar a cabo el desarrollo del software en 33 días*.

- En la **Fase de Pruebas SAT y Documentación**, en el escrito de aclaraciones, respecto de dicha fase, manifiesta que: *“Una vez se cuenta con la plena operatividad del sistema, por nuestra experiencia y para el número de elementos que se controlan desde el CIC del Cabildo, es conveniente realizar, durante un período de 3 meses, los trabajos definidos en esta fase. Por tanto, debemos contar con el sistema actual SCADA HORUS como respaldo para el plan de marcha atrás. Sin embargo, en esta fase ya no es necesario realizar ninguna modificación, adaptación, cambio de versión o solución de problema en el software del sistema actual SCADA HORUS, ya que de realizarse alguna se haría sobre el nuevo sistema en Wonderware que estaría operativo, y sólo es necesario mantener el programa actual operativo en su última versión.”*

Referido a dicha fase la memoria técnica aportada en el sobre nº 2 dice que: *“Durante la duración de las pruebas del nuevo sistema no*

se tendrán los dos sistemas en paralelo en ningún momento para la operación de los túneles, es decir, el nuevo sistema estará en funcionamiento y conectado a campo sólo y exclusivamente durante el periodo en el que se estén realizando pruebas, retornando el control al sistema actual durante el resto del tiempo. Una vez que las pruebas del nuevo sistema con cada uno de los túneles, equipos y subsistemas controlados por el CIC han sido pasadas satisfactoriamente y sólo en ese momento, se procederá a dejarlo como sistema operativo en el CIC, desconectando el sistema actual”.

Existe por tanto, nueva contradicción entre las alegaciones presentadas y la memoria ofertada al significar que “*el nuevo sistema estará completamente operativo en todo el periodo de pruebas y el antiguo de respaldo para el plan de marcha atrás*”.

Y siendo las 10.19 horas del día arriba referenciado se da por terminada la reunión de la Mesa de Contratación, levantándose la presente acta para la debida constancia en el expediente de su razón.

D^a. Ofelia Manjón-Cabeza Cruz

D. Antonio Messía de Yraola.

D^a. M^a Consuelo Francos del Castillo.

D^a. Mercedes Torres Pascual.

D^a. Sonia Vega Muñoz.

D. Felix S. Rodríguez Hernández
(En calidad de invitado)

D^a. M^a Isabel Rodríguez Mirabal