

**Recurso: 3/2018**

**Resolución: 4/2018**

**ACUERDO DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE RECURSOS  
CONTRACTUALES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MARBELLA**

Marbella, a .... de ..... de 2018

**VISTO** el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la mercantil TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA, S.L., contra los Pliegos y Cláusulas Administrativas y de Prescripciones Técnicas (y documentación complementaria de los mismos), que han de regir el contrato de **prestación de servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el término municipal de Marbella (Expte. SE 2/19 GENMAR 3982)**, este Tribunal, en sesión celebrada el día de la fecha, ha adoptado la siguiente

**RESOLUCIÓN**

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** El 17 de octubre de 2018 se publicó en la plataforma de contratación del sector público anuncio de licitación del contrato de prestación de servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el término municipal de Marbella, mediante tramitación por procedimiento abierto, tramitación ordinaria (Expediente SE 02/19 GENMAR 3982).

El valor estimado del referido contrato según el anuncio de licitación publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público es de 50.316.160,58 €

**SEGUNDO.-** A la vista del importe del valor estimado del contrato, con fecha 13 de octubre de 2018 se publicó en el D.O.U.E (2018/S 198-449560) el referido contrato.

**TERCERO.-** A través del Registro electrónico de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía, la mercantil recurrente interpuso el 6 de noviembre de 2018 recurso especial en materia de contratación contra los referidos Pliegos de Cláusulas administrativas y de Prescripciones Técnicas (y documentación complementaria de los mismos) por los que se había de regir el referido contrato de prestación de servicio de transporte colectivo, solicitando a su vez medida cautelar de suspensión del procedimiento de contratación referenciado en el encabezamiento de la presente resolución.

**CUARTO.-** El 9 de noviembre de 2018 el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía acordó, mediante Resolución nº 315/2018 de 9 de noviembre, la inadmisión del reiterado recurso especial al entender que carecía de competencia para su resolución, remitiendo dicho recurso por correo electrónico al Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales del Excmo. Ayuntamiento de Marbella, la cual tuvo entrada en el registro de este tribunal con fecha de 19 de Noviembre de 2018, si bien fue adelantada mediante correo electrónico al Presidente del TARC del Excmo. Ayuntamiento de Marbella con fecha 9 de noviembre de 2018, junto con el recurso interpuesto por la recurrente.

**QUINTO.-** Con fecha de 12 de noviembre de 2018 por parte de la Secretaría del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales del Excmo. Ayuntamiento de Marbella, se efectuó requerimiento para acreditación de la representación de D<sup>a</sup> María Belén Ríos Villa a efectos de la interposición de recurso especial en materia de contratación en nombre de la mercantil recurrente TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA S.L. en virtud de lo establecido en el apartado 2 del art. 51 LCSP, habiéndose subsanado dicho requerimiento en el plazo legalmente conferido al efecto.

**SEXTO.-** Con fecha 12 de Noviembre de 2018 la Secretaría del TARC del Excmo. Ayuntamiento de Marbella remitió comunicación del recurso de especial en materia de contratación presentado por D<sup>a</sup> María Belén Ríos Villa, en nombre de la mercantil recurrente TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA S.L. en relación al expediente y actos que figuran en el encabezamiento que figura en la presente resolución, solicitando la remisión del expediente de contratación, pronunciamiento sobre la medida cautelar interesada por la recurrente, así como el listado de licitadores en el procedimiento con los datos necesarios a efectos de notificaciones.

Con fecha 15 de noviembre de 2018 se recibe en la Secretaría del Tribunal la documentación requerida por el órgano de contratación consistente en expediente completo, informe técnico, informe del servicio de contratación sobre el recurso, relación de interesados en el procedimiento de adjudicación, con los datos precisos a efectos de notificaciones, indicando que advertido error material en el informe del servicio de contratación de 14 de noviembre de 2018, se procede a la presentación de nuevo informe para su corrección formal.

En lo que se refiere al informe del órgano de contratación el mismo se opone a las alegaciones de la recurrente, así como a la medida cautelar interesada en los siguientes términos:

*“Se entienden ajustados a Derechos los pliegos reguladores del **CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE VIAJEROS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MARBELLA (MÁLAGA)**, aprobados por Decreto 3982/18 de 9 de octubre de 2018, no apreciándose la oscuridad pretendida por la recurrente.*

*En cuanto al **PRIMER OTROSÍ DICE**, conforme al artículo 53 LCSP, no ser el acto recurrido el de adjudicación y en virtud de la argumentación del informe técnico, **NO se aprecian motivos suficientes para acordar la suspensión en la tramitación del procedimiento**”.*

**SÉPTIMO.-** Con fecha 27 de Noviembre de 2018 el TARC del Excmo. Ayuntamiento de Marbella acordó en la sesión celebrada en la citada fecha *“denegar la medida cautelar de suspensión de prestación del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el término municipal de Marbella (Exp. SE 2/2019 GENMAR 3982), mediante procedimiento abierto, convocado por el Excmo. Ayuntamiento de Marbella, en fase a los fundamentos de derecho que obran en la resolución”*, la cual ha sido objeto de comunicación tanto al órgano de contratación con fecha 5 de diciembre de 2018, así como notificada a la entidad mercantil solicitante de las mismas con fecha 4 de diciembre de 2018.

**OCTAVO.-** Con fecha 29 y 30 de Noviembre de 2018 y en base a la documentación remitida por el órgano de contratación se efectuó notificación a las entidades mercantiles que habían presentado oferta en el procedimiento de licitación (Aicalabus S.L., Corporación Española de Transporte S.L.U, Interurbana de Autobuses S.A, y Damas S.A), adjuntando el recurso interpuesto por la entidad mercantil recurrente TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA S.L concediéndoles un plazo de 5 días hábiles para formular alegaciones al amparo de lo dispuesto en el art. 56.3 LCSP.

Dentro del referido plazo conferido al resto de licitadores a efectos de alegaciones, únicamente ha formulado la entidad mercantil Corporación Española de Transporte S.L.U. en los que se opone a las pretensiones de la recurrente, considerando que los pliegos no incurren en la vulneración alguna del ordenamiento jurídico, que no vulnera los principios de libre concurrencia e igualdad de trato en relación a lo señalado de contrario con los kilómetros en vacío, y que el pliego no incurre en indefinición para la correcta formulación de la oferta , por lo que se solicita se acuerde la desestimación del recurso.

**NOVENO.-** En la resolución del presente recurso resulta de aplicación la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), y en lo que no se oponga a la misma por el Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, por el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión de decisiones en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, así como el Reglamento Orgánico del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales del Excmo. Ayuntamiento de Marbella (BOPMA nº 108, de 6 de junio de 2018).

### FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** Este Tribunal resulta competente para resolver en virtud de lo establecido en el apartado 4 del art. 46 LCSP, en el artículo 10 del Decreto 332/2011, de 2 de noviembre, por el que se crea el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía, así como en el Reglamento Orgánico del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales del Excmo. Ayuntamiento de Marbella (BOPMA nº 108 de 6 de junio de 2018).

El presente tribunal ha iniciado su funcionamiento con fecha 20 de Septiembre de 2018.

**SEGUNDO.-** Con carácter previo a analizar la cuestión de fondo, procede abordar la legitimación de la recurrente para la interposición del presente recurso especial, debiendo significarse que según dispone el artículo 48 de la LCSP "*Podrá interponer recurso especial en materia de contratación cualquier persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos, individuales o colectivos, se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados, de manera directa o indirecta, por las decisiones objeto del recurso.*"

No obstante, conviene precisar que si bien de la documentación obrante en el expediente administrativo y remitido por el órgano de contratación no consta que la entidad mercantil recurrente haya presentado oferta en el procedimiento de licitación que es objeto de controversia, al respecto puede traerse a colación la **Resolución nº 62/2018 (EB 2018/040) del Órgano Administrativo de Recursos Contractuales de la CCAA de Euskadi** concluyendo en relación a la cuestión que nos ocupa que:

*“Debe tenerse en cuenta que el artículo 48 de la LCSP establece que podrá interponer el recurso especial en materia de contratación cualquier persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos, individuales o colectivos, se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados, de manera directa o indirecta, por las decisiones objeto del recurso.*

*Asimismo, el artículo 1.3 de la Directiva 89/665/CEE, que regula los recursos en los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos establece que dichos recursos deberán ser accesibles, como mínimo, a cualquier persona que tenga o haya tenido interés en obtener un determinado contrato y que se haya visto o pueda verse perjudicada por una presunta infracción.*

*Ninguno de los dos preceptos exige, como requisito de legitimación, que el recurrente haya presentado una oferta a la licitación, como pretende el poder adjudicador.*

*Por el contrario, del último párrafo del artículo 50.1 b) de la LCSP se deduce que la inadmisión del recurso podría darse si el recurrente con carácter previo a su interposición, hubiera presentado proposición en la licitación correspondiente”.*

En consecuencia, ello nos lleva a concluir que en el supuesto que nos ocupa la mercantil TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA, S.L., dada su condición de operador en el mercado a que se refiere la licitación objeto del presente recurso, cumpliría con los requisitos establecidos en el referido artículo 48 para ser parte recurrente.

**TERCERO.-** Por lo que afecta a si el recurso en cuestión ha sido interpuesto contra alguno de los actos susceptibles de recurso en ésta vía, dispone el artículo 44.2.a) de la LCSP que serán objeto de recurso especial en materia de contratación *“Los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación.”*, hallándose el contrato objeto de licitación incluido entre los previstos en el artículo 44.1 letra a) de la referida LCSP.

**CUARTO.-** Por lo que atañe a si el recurso ha sido interpuesto en plazo y si resulta admisible, significar que esta cuestión ya fue resuelta por éste Tribunal en su sesión de fecha 20 de noviembre de 2018 por la que se acordó su admisibilidad.

Si bien conviene precisar el respecto el motivo de la admisibilidad del recurso teniendo en cuenta que el mismo fue interpuesto ante el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de Andalucía, si bien dentro del plazo legalmente establecido en relación a la impugnación de los pliegos plasmado en el art. 50.1.b) LCSP.

Así el RD 814/2015, de 11 de septiembre en su art. 11 en relación a los órganos competentes para la resolución de procedimientos especiales de revisión de las entidades locales señala que:

*“1. En el supuesto de que no exista previsión expresa en la legislación autonómica, la competencia para conocer de los recursos especiales en materia de contratación, reclamaciones y cuestiones de nulidad de las corporaciones locales corresponderá al mismo órgano administrativo al que las comunidades autónomas, en cuyo territorio se integren, la hayan atribuido.*

(...)

*2. Esta competencia deberá mencionarse en todo caso en el pliego de cláusulas administrativas particulares o documento de contenido análogo que haga sus veces identificando al órgano ante el que deben interponerse los recursos, las reclamaciones y las cuestiones de nulidad.”*

De forma que una vez analizado el pliego de cláusulas administrativas particulares que es objeto del presente recurso, se ha omitido la referencia a la competencia del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales del Excmo. Ayuntamiento de Marbella de conformidad con lo previsto en el apartado 2 del art. 11 del RD 814/2015, de 11 de septiembre, por lo que hemos de traer a colación lo señalado por la **Resolución nº 120/2017 del Órgano Administrativo de Recursos Contractuales de la CCAA de Euskadi** señalando que:

*“En el presente procedimiento nos encontramos ante un acto expreso de admisión de ofertas que es notificado a los interesados, si bien de forma defectuosa pues el ofrecimiento de recursos que realiza la notificación es erróneo al señalar como el procedente el potestativo de reposición. El artículo 40 de la ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece que (...)*

*Requisitos cuyo cumplimiento no consta en el presente caso (se ofrece el recurso de reposición ante el órgano que dictó el acto en lugar del recurso especial ante este OARC) por lo que de acuerdo con una reiteradísima doctrina (ver ejemplo, las resoluciones 15/2016, 94/2016, 126/2016 y 27/2017, así como las sentencias del Tribunal Supremo que se resume, por ejemplo, en sus sentencias de 5 de diciembre de 1989 y de 12 de mayo de 2011), en los supuestos de notificaciones que contengan información procedimental errónea debe aplicarse el principio de que dichos defectos no pueden perjudicar al particular, debiendo tenerse por interpuesta en plazo y procedente la actuación ante la instancia correcta cualquiera que sea el momento en el que se produzca”.*

Doctrina que entendemos plenamente trasladable al supuesto que nos ocupa por lo que en aplicación del principio “pro actione” y al haberse omitido por el órgano de contratación la mención de la competencia de este Tribunal para la resolución del recurso en aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del art. 11 del RD 814/2015, de 11 de septiembre, es por lo que debe aplicarse el principio de que dichos defectos no pueden perjudicar al particular, debiendo tenerse por interpuesto en plazo y procedente la actuación ante la instancia correcta cualquiera que sea el momento en el que se produzca.

**QUINTO.-** Entrando ya a analizar los motivos en los que se sustenta el recurso especial objeto del presente informe, tenemos que señalar que en el primero de ellos la mercantil **TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA, S.L.** alega, en síntesis, la deficiente expresión y redacción de los pliegos impugnados e indica que *«consultada y analizada la información de paradas recogidas en los Anexos 1.3, 1.4 y 1.5 del Plan de explotación, se ha podido observar que existen incoherencias y errores en la geo-localización que impiden determinar cuáles son los puntos de paradas e itinerarios aprobados»*, señalando a continuación que *«A título de ejemplo, en la línea 4 podemos observar que el esquema secuencial de paradas recogido en el anexo 1.3 (Fichas descriptivas de las Paradas), no tienen el sentido lógico de la marcha del recorrido facilitado, ni para la ida, ni para la vuelta.»*, concluyendo que *«(..)ésta tipología de incidencias, que hemos podido detectar en el análisis efectuado del Plan de Explotación, impiden realizar una propuesta que cumplan con los objetivos del pliego, y a su vez, respete el Plan de Explotación aprobado por el órgano contratante, dado que no existe fórmula contenida en los mismos que permita la corrección de éstos.»*.

En la segunda alegación que contiene el recurso, la recurrente, tras la transcripción de determinados apartados del pliego de prescripciones técnicas, señala que si se atiende al Estudio de Viabilidad Económico Financiero que contienen los pliegos reguladores de la licitación *«(..)observamos que para la obtención del precio por kilómetro se establecen unos kilómetros en vacío sin que en dicho Estudio se especifique la ubicación de la cochera o instalación base desde donde se realizan.»*, concluyendo dicha alegación en el sentido de que *“El hecho de no motivar adecuadamente dicha circunstancia (distancias tenidas en cuenta para el cómputo de los kilómetros en vacío), unido al hecho de que el contrato no pone a disposición del servicio dicha instalación base o cochera, sólo beneficiaría a la actual mercantil concesionario del servicio (quien dispone de la referida base en relación con cuya ubicación se han obtenido dichos cálculos), circunstancias ambas que dificultan ostensiblemente la concurrencia a la presente licitación en igualdad de condiciones por las eventuales entidades interesadas.»*

Finalmente, en la tercera alegación la recurrente indica que según establece la cláusula 4.1, párrafo quinto que contiene el reiterado pliego de prescripciones técnicas reguladoras de la licitación, «*los licitadores detallarán en sus ofertas las características de la flota comprometida para el contrato, siendo estas, de **características similares** a las especificadas en el Anexo 3 del Estudio de Viabilidad del Servicio Público de Transporte Colectivo Urbano que obra en el expediente administrativo de esta licitación (...)*», y que considera que el concepto de características similares «*dificulta en un grado más que elevado el desarrollo y formulación de las ofertas a presentar por los licitadores con la consiguiente indefensión derivada de tal previsión, pues los licitadores no son conocedores, con carácter previo a su valoración, de los criterios que serán tenidos en cuenta para determinar el carácter similar o no de los condicionamientos técnicos efectuados (..)*».

**SEXTO.-** Frente a las alegaciones reseñadas en la anterior consideración, el órgano de contratación en el informe jurídico que acompaña su oficio transcribe, en síntesis y por lo que aquí interesa, el contenido del informe evacuado por Técnico de la Unidad de Aparcamientos y Viviendas Públicas de fecha 14 de noviembre de 2018, indicando lo siguiente:

Respecto a lo indicado en la primera alegación de la recurrente «*Además de los Anexos 1.3, 1.4 y 1.5, el pliego de explotación incluye los Anexos 1.1 Descripción de los Servicios y Anexo 1.2 Descripción de los itinerarios de cada una de las líneas.*

*Analizados los 5 Anexos, se comprueba que no hay discrepancia sensible entre ellos. (..) como se puede constatar, las variaciones entre lo reflejado en los diferentes Anexos se corresponde con las paradas existentes y las futuras, con una discrepancia en el orden de ellas (siendo éstas consecutivas en orden), con una media de dos por líneas. De manera que los trazados son coherentes y no alteran el número de kilómetros recorridos y determinados en la documentación de la Licitación.*

*Concretamente en la Línea 4, se ha constatado que la descripción de los itinerarios tanto de ida como de vuelta son coherentes con las paradas relacionadas en el Anexo – 1.3, como en el Anexo – 1.5 “Listado de coordenadas de cada una de las Líneas en Sistema Geodésico de Referencia Oficial ETRS89”. No siendo precisa la alegación formulada.*



*Esta constatación se puede realizar, si con el Anexo – 1.5 se realiza la representación gráfica de cada una de las líneas, con el Anexo – 1.2 “Descripción de los itinerarios de cada una de las Líneas” se recorre cada una de las líneas junto con el Anexo – 1.3 “Fichas descriptivas de las Paradas”. Siendo coherentes los trazados y sentidos de recorrido. La ubicación de las paradas no están georreferenciadas, dado que las mismas pueden sufrir pequeñas variaciones en sus ubicaciones motivadas por el desarrollo diario de la ciudad, aunque sí están fijadas por elementos de referencia de la ciudad tales como rotondas, edificios institucionales o comerciales de entidad, etc.».*

*Respecto a la segunda alegación, se señala que «Con respecto a la estimación del porcentaje de Kilómetros en vacío, para ello se ha tenido en cuenta los Informes emitidos por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, así como los Informe Anual del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, realizados por las diferentes entidades del transporte de viajeros bajo la supervisión del Ministerio de Fomento.*

*Como se puede observar en la siguiente tabla, recogida en el Informe Anual del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, se expresa la relación entre los kilómetros totales recorridos y los kilómetros útiles recorridos para las anualidades indicadas, obteniendo por diferencia el porcentaje de kilómetros en vacío.*

*Indicar que el número total de kilómetros recorridos en vacío en el año por los autobuses, contempla distancias desde cocheras hasta cabecera de línea o desde final de línea hasta cocheras, más los perdidos por averías, incidencias de circulación, accidentes, etc.*

*Dado que la tendencia, como se puede apreciar en los datos facilitados por el Observatorio es a baja, se considera que es adecuado el porcentaje de kilómetros en vacío fijado en la documentación de Licitación.*

*Como cada licitador conforme a la documentación de la Licitación, deberá disponer de las pertinentes instalaciones fijas, estas deberán ser concretadas por el Adjudicatario de la Licitación, siendo éste el que determine ubicación y demás condiciones de compra, alquiler u otra forma de arrendamiento que le sea más beneficiosa. Siendo esta situación ajena a esta Administración, y por tanto no se especifica ubicación de las mismas.*

*Las instalaciones fijas de la mercantil que gestiona actualmente el servicio de transporte colectivo urbano, no son municipales. De modo que el coste de las mismas repercute a la mercantil que gestiona el servicio.*

*Como queda acreditado, la estimación de los kilómetros en vacío, no se ha realizado de acuerdo a las actuales instalaciones, y por tanto no benefician a la actual mercantil.*

*Por último, indicar, que no se pone a disposición mediante la Licitación de instalación base o cochera para cualquier licitador, lo cual no supone situación de vulnerabilidad o que dificulte la libre concurrencia dado que es igual para todos los licitadores.»*

Por lo que atañe a la tercera alegación el técnico informante, en síntesis, señala que *«(..) en la citada cláusula 4.1 del Pliego de Prescripciones Técnicas se especifican las prescripciones técnicas a cumplir, tales como Compatibilidad electromagnética: Reglamento CEPE /ONU 10, Limitador de velocidad: Directiva CEE 92/6 y 92/24 del Consejo, etc. Además, en el citado pliego se especifican las longitudes máximas y número de unidades referidos a la flota a poner a disposición del contrato.»*, añadiendo igualmente que *«En el pliego de Cláusulas Económico Administrativas Particulares, en la cláusula 36, correspondiente a los criterios sometidos a juicio de valor, en el apartado 2 de “Valoración de idoneidad de los medios técnicos” se determina que: 2. Flota ofertada. Por cada tipo de vehículo que se presente deberá acompañarse un cuadro de características donde se recojan al menos los siguientes datos: marca, modelo, tipo de suelo, plazas sentadas y totales, longitud, cilindrada, potencia, peso, y nivel de emisiones, calidad y diseño de la carrocería, motor y del chasis, equipamiento, consumo, niveles de ruido y, en los vehículos híbridos, además, la calidad de los sistemas de almacenamiento de energía y su plazo de garantía.*

*Además, se acompañará un plano de la distribución interna del vehículo y su ficha técnica. Se valorarán especialmente las condiciones de seguridad y confortabilidad ofertadas. Solo se valorarán las especificaciones relativas a vehículos con propulsión diésel.»*, concluyendo finalmente en el sentido de que *«(..) el técnico que suscribe estima que la documentación de la licitación es suficiente para poder presentar una oferta y no es indefinida, todas vez que cerrar otros aspectos podría suponer ir contra la propia LCSP al reconducir la oferta a determinadas marcas o modelos existentes.»*.

Por último, indicar que en el referido informe jurídico remitido por el órgano de contratación, se concluye que *«A la vista de lo fundamentado, se entienden ajustados a derecho los Pliegos reguladores del **CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE VIAJEROS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MARBELLA, (MÁLAGA)**, aprobados por Decreto nº 3982/18 de 9 de octubre de 2018, no apreciándose la oscuridad pretendida por la recurrente.*

*En cuanto al **PRIMER OTROSÍ DICE**, conforme al **artículo 53 LCSP**, al no ser el acto recurrido el de adjudicación y en virtud de la argumentación del informe técnico, **NO se aprecian motivos suficientes para acordar la suspensión en la tramitación del procedimiento.**»*.

**SÉPTIMO.-** Por lo que concierne al trámite de audiencia otorgado a los interesados en el procedimiento, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 56.3 de la LCSP, mediante escrito de fecha 07/12/2018 (Núm. 201899900086553) la sociedad denominada **CORPORACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE, S.L.U.** ha presentado escrito de alegaciones en el que, de forma resumida y por lo que aquí interesa, viene a exponer que *“No puede entenderse que haya indefinición o indeterminación alguna en la configuración de los itinerarios”; “que no hay infracción del principio de libre concurrencia, ni se vulnera tampoco la igualdad de trato de los licitadores”; “que no hay indefinición del PPT en cuanto a las características de los vehículos”,* concluyendo en el sentido de que *“la actuación impugnada de contrario no incurre en ninguno de los vicios del ordenamiento jurídico que se le imputan, por lo que el recurso interpuesto ha de ser desestimado.”*, solicitando finalmente que se acuerde desestimar el recurso presentado.

**OCTAVO.-** Antes de entrar a analizar las alegaciones contenidas en el recurso que nos ocupa, tenemos que empezar señalando que del contenido del mismo se podría deducir que en la exposición de sus argumentos la recurrente habría incurrido en un error de apreciación en cuanto a los requisitos que conforman y diferencian los contratos de concesión de servicios y los contratos de servicios, en el sentido de que en el contrato que nos ocupa no habría una transferencia de riesgo operacional en la explotación del servicio, ni tampoco existiría una posible incertidumbre del mercado que pueda implicar una pérdida o un riesgo por parte del explotador del servicio, pues la contrapartida sería asumida por la Administración adjudicadora el servicio.

Así, en el artículo 15.1 de la LCSP se define el **contrato de concesión de servicios** como *“aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio.”*, mientras que los **contratos de servicios** vienen conceptuados en el artículo 17 como *“aquellos cuyo objeto son prestaciones de hacer consistentes en el desarrollo de una actividad o dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministro, incluyendo aquellos en que el adjudicatario se obligue a ejecutar el servicio de forma sucesiva y por precio unitario.”*

Por ello y a la vista de lo indicado en los referidos artículos 15 y 17 de la LCSP, procedería distinguir cuáles son las características y en qué radican las diferencias de un contrato y otro. Así, mientras que el contrato de concesión de servicios se caracteriza por la existencia de una transferencia de responsabilidad de explotación por parte del adjudicatario, la inexistencia de ésta transferencia de responsabilidad y de la asunción del riesgo sería un parámetro que denotaría que nos hallamos ante un contrato de servicios, o lo que es igual, mientras que en la “*contrato de concesión de servicios*” la retribución convenida consiste en el derecho a explotar el servicio, asumiendo el prestador el riesgo vinculado a la explotación del servicio en cuestión, en el “*contrato de servicios*” la contrapartida es pagada directamente por la entidad adjudicadora al prestador del servicio.

**NOVENO.-** Aclarado lo anterior y sentados los motivos expuestos por la recurrente, las alegaciones efectuadas por la sociedad Corporación Española de Transporte, S.L.U. y los razonamientos contenidos en el informe del órgano de contratación, procede ahora analizar si en el presente recurso se habrían producido defectos invalidantes o no.

A estos efectos y por lo que atañe al primer alegato de la mercantil Transportes Discrecionales Málaga, S.L. en el que se dice que del contenido de los Anexos 1.3, 1.4 y 1.5 del Plan de Explotación, se observa que existen incoherencias y errores en la geo-localización que impiden determinar cuáles son los puntos de paradas e itinerarios aprobados; que el esquema secuencial de paradas recogido en el Anexo 1.3 no tiene el sentido lógico de la marcha del recorrido y que ello impide realizar una propuesta que cumpla con los objetivos del pliego; indicar, en primer término, que éste Tribunal ya ha tenido ocasión de pronunciarse respecto a las alegaciones en las que se argumentaba la “oscuridad” de determinadas cláusulas de los pliegos, señalándose en la resolución 3/2018 por la que se resolvían las medidas cautelares solicitadas por la recurrente, lo siguiente:

«En segundo lugar, frente a las causas que se alegan para acordar la medida de suspensión que son fundamentalmente la hipotética “oscuridad” de los pliegos o más bien de determinadas cláusulas del mismo que le impiden presentar una oferta, se opone el órgano de contratación considerando que no se aprecia la oscuridad pretendida por la recurrente.

Junto a ello cabe señalar, que pese a lo señalado por la entidad mercantil recurrente, esto es la imposibilidad de presentar una oferta por apreciar una “hipotética” oscuridad en los pliegos ha de recordarse que el art. 138 LCSP articula el mecanismo de las “aclaraciones” pues como señala su apartado 3 *“los órganos de contratación proporcionarán a todos los interesados en el procedimiento de licitación, a más tardar 6 días antes de que finalice el plazo fijado para la presentación de ofertas, aquella información adicional sobre los pliegos y demás documentación complementaria que éstos soliciten, a condición de que la hubieren pedido al menos 12 días antes del transcurso del plazo de presentación de las proposiciones o de las solicitudes de participación, salvo que en los pliegos que rigen la licitación se estableciera otro distinto”*.

De manera que dicha vía de las “aclaraciones” se habilita para los “interesados” en el procedimiento de licitación, incluso antes de la presentación de la correspondiente oferta, de la que no se tiene constancia que haya hecho uso la mercantil recurrente.

De hecho tal y como obra en el expediente que rige la licitación, el órgano de contratación en virtud de decreto de fecha de 14 de Noviembre de 2018 acordó ampliar el plazo de presentación de ofertas en 7 días naturales en virtud de lo dispuesto en el art. 136 LCSP *“teniendo en cuenta que la publicación del expediente ha generado un gran número de preguntas sobre los pliegos reguladores cuyas respuestas se tramitan a través de la Plataforma de Contratos del Estado, que estamos a fecha de 13 de noviembre y que quedan aún bastantes cuestiones por responder, no habiéndose estipulado plazo máximo para la admisión de dichas cuestiones, se hace necesario acordar una fecha límite para la aceptación de preguntas y dudas, así como la ampliación del plazo máximo habilitado al efecto”*.

Y así lo pone de manifiesto el hecho de que pese a lo indicado por la entidad mercantil recurrente, por el órgano de contratación se indica que tras consulta en la Plataforma de Contratación del Sector Público consta como licitadoras **hasta 3 entidades mercantiles**, y que por ende **no les ha imposibilitado la presentación de una oferta en base a las causas que se alegan por la recurrente.»**

Sin perjuicio de lo anterior, se ha de poner de manifiesto que en la contestación del órgano de contratación, en particular en el informe que la misma transcribe, se señala, y así se puede constatar del contenido de los distintos Anexos que contiene el Plan de Explotación, que además de los tres Anexos a los que se refiere la recurrente, es decir los Anexos 1.3, 1.4 y 1.5, para determinar los puntos de paradas y los itinerarios propuestos se han de tener en cuenta las determinaciones contenidas en el Anexo 1.1 *“Descripción de los Servicios”*, de cuyo contenido se puede observar cómo se detalla cuáles son los “periodos”, la “primera salida”, el “número de sentidos” y el de “expediciones”, y en el Anexo 2 *“Descripción de los itinerarios de cada una de las líneas”*, en el que de forma pormenorizada se describen los itinerarios con indicación de las “idas” y las “vueltas”, debiendo concluirse que de sus contenidos se infiere cuáles son las frecuencias de las líneas, los itinerarios y las paradas establecidas en el referido Plan de Explotación, siendo el resultado final la suma de las paradas actualmente existentes y las que se proyectan.

Así y a modo de ejemplo, la recurrente trae a colación las determinaciones contenidas en la Línea 4, pudiéndose constatar de su contenido que los itinerarios del circuito o recorrido contemplados en dicha Línea 4 se vinculan con los previstos en el Anexo 1.3 y en el Anexo 1.5 *“Listado de coordenadas de cada una de las Líneas en Sistema Geodésico de Referencia Oficial ETR89”*, a cuyos efectos entendemos que no existen incoherencias o errores que impidan determinar cuáles son las paradas o los itinerarios, compartiendo éste Tribunal y considerando suficientemente justificadas las conclusiones contenidas en la respuesta dada por el órgano de contratación en su informe y algunas de las vertidas en el escrito de alegaciones formulado por una de las interesadas.

En ese sentido, no se puede obviar el margen del que disponen y que así tienen reconocido los órganos de contratación tanto para determinar el objeto del contrato como para poder definir las determinaciones técnicas que los licitadores han de cumplir o los criterios de adjudicación que mejor se ajusten a las necesidades que se pretende satisfacer a través del contrato, siempre y cuando quede suficientemente justificado que dichos requisitos persiguen satisfacer el interés general y que se sujetan al cumplimiento de los principios básicos de la contratación pública, en particular los de transparencia e igualdad, sin que aquella facultad pueda ser reemplazada por la voluntad de los licitadores, quienes podrán impugnar los pliegos por vulnerar estos los referidos principios de contratación o las normas que le son aplicables, pero nunca porque los mismos no se adecuen a sus expectativas en el procedimiento de licitación.

De esta forma, resulta oportuno traer a colación lo señalado por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, en el F.D. Sexto de su Resolución nº 755/2018 (Recurso nº 692/2018), en el que se dice «La Resolución 33/2018, 12 de enero (dictada en el recurso 1222/2017) señala, con cita de anteriores resoluciones de este y otros Tribunales de revisión en materia contractual que “en la Resolución 418/2015, de 8 de mayo, citada por la Asociación recurrente, este Tribunal recordaba, con cita de la Resolución 548/2014, que “debe partirse de la **existencia de un amplio margen de discrecionalidad para el órgano de contratación a la hora de definir los requisitos técnicos que han de exigirse**. Cabe citar en este sentido el informe de la Junta Consultiva de Navarra 2/2009:

“La determinación de los criterios técnicos en los pliegos, así como su aplicación concreta por la mesa de contratación, son libremente establecidos por las entidades adjudicadoras de contratos públicos, dentro de los límites de la ciencia y la técnica, por ser ellas las que mejor conocen las necesidades públicas que deben cubrir y los medios de los que disponen y que no son susceptibles de impugnación, salvo en los casos de error patente o irracionalidad.”

En definitiva, el órgano de contratación es libre de determinar qué requisitos técnicos han de ser cumplidos por los licitadores, habiendo señalado tanto este Tribunal, como otros Tribunales competentes en materia de contratación pública, que **no puede considerarse contrario a la libre concurrencia el establecimiento de prescripciones técnicas que se ajusten a las necesidades del órgano de contratación.**» —la negrita es nuestra—.

Por lo que respecta a la segunda alegación contenida en el recurso especial objeto del presente informe, en la que se señala que para la obtención del precio por kilómetro se han establecido unos kilómetros en vacío sin especificar la ubicación de la cochera o instalación base desde donde se realizan, o que el hecho de que el contrato no ponga a disposición del futuro adjudicatario dichas instalaciones solo beneficiaría a la actual concesionaria del servicio quien dispone de aquellas instalaciones; indicar que del contenido del Pliego de Prescripciones Técnicas, en concreto de lo señalado en el **apartado 9 “Instalaciones Fijas”**, se infiere que en todo caso tendrá que ser la empresa adjudicataria la que deberá disponer “*en el término municipal de Marbella, de las instalaciones fijas necesarias para la prestación del servicio*”, y que éstas instalaciones “*deberán disponer del tamaño suficiente que garantice el normal funcionamiento de la flota adscrita (...)*” o, finalmente, que “*Los licitadores **deberán acreditar** la disponibilidad de las instalaciones fijas junto con la documentación previa a la adjudicación, debiendo incluir en su oferta un compromiso firme de disposición de las mismas, **definiendo con exactitud tanto la ubicación como las características y su equipamiento.***” y que “*El régimen de disposición de las instalaciones podrá ser en propiedad o alquiler, y podrán utilizarse en exclusiva o no para el servicio.*”, cuestiones todas ellas que han sido igualmente analizadas y resueltas tanto en el informe técnico al que se

remite la contestación dada por el órgano de contratación como en las alegaciones efectuadas por uno de los interesados en su escrito de alegación.

Del mismo modo, del contenido del Estudio de Viabilidad se deduce que en el mismo se establecía un número de kilómetros estimados de recorrido en vacío y otra serie de conceptos (oficinas de atención, talleres, garajes o cocheras, así como otros conceptos que se derivan de la prestación del servicio), estableciéndose en aquel un total de kilómetros cuya finalidad es, fundamentalmente, determinar el precio base de licitación del contrato, habiéndose establecido en el caso que nos ocupa un porcentaje de kilómetros en vacío del 6%, porcentaje que, por otra parte, habría que recordar que sería de aplicación a todas las entidades que quisieran participar en la licitación y que, como ya hemos apuntado anteriormente, no ha sido óbice para que varias de ellas presentaran sus ofertas.

Por otra parte, el Pliego Técnico en el último párrafo de su **apartado 2 “Descripción de los servicios objeto de la prestación”**, establece que se prestará *“un número mínimo de kilómetros útiles anuales (..)”*, así como un total de horas por conductor, por lo que deberá ser el licitador a través de su oferta quien determine el precio-euro por kilómetro en base a su Plan y Gestión del Servicio de Transporte objeto de licitación, que se ha de incorporar como documentación justificativa del sobre número 2 relativo a los criterios de adjudicación evaluables mediante juicio de valor, en tanto que al tener que contemplar en su propuesta las determinaciones previstas en dicho Plan, ello le derivará una serie de costes que podrán resultar iguales o inferiores al establecido en el Estudio de Viabilidad y que, a la postre, conformaría su coste del servicio y su posible oferta por euro-kilómetro, motivos por los cuales se podría llegar a la conclusión de que, en apariencia, parecería que la recurrente es la única de las posibles licitadoras que disiente del criterio objetivo aplicado por el órgano de contratación.

A este respecto y como acertadamente expone también una de las sociedades interesadas en su escrito de alegaciones, resulta oportuno traer a colación lo señalado por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, en su Resolución nº 877/2018 (Recurso nº 821/2018), con ocasión del análisis de un recurso especial formulado contra los pliegos que regían un contrato de gestión de servicio público de transporte, en el que, textualmente, se dice «En este sentido, este Tribunal considera suficientemente justificadas las razones aducidas por el órgano de contratación en su informe sobre la atribución de puntos a cada uno de esos criterios, y cumplidos los requisitos que se contienen en el art. 145, 5, sin que las consideraciones de la recurrente, basadas solo en su particular criterio u opinión, puedan prevalecer hasta el punto de anular el contenido del pliego y sustituir las decisiones tomadas por el órgano de contratación, en función de sus necesidades y siguiendo los principios de idoneidad, funcionalidad y eficiencia, por las consideraciones meramente subjetivas formuladas por una sola empresa licitadora en el procedimiento de contratación, la cual persigue un claro interés



individual y subjetivo en la atribución de esa nueva puntuación que pretende, frente al interés objetivo y general que corresponde a la Administración.»

Por lo que atañe a la alegación en la que se indica que no se motivan adecuadamente las distancias tenidas en cuenta para el cómputo de los kilómetros en vacío, indicar que, sin perjuicio de lo señalado en los apartados anteriores respecto a los reiterados kilómetros, éstos trayectos de kilometraje “en vacío” que se han tenido en cuenta en los pliegos ahora impugnados, contemplan las distancias que puedan existir desde las cocheras o instalaciones fijas hasta la cabecera de línea o desde el final de línea hasta las reiteradas cocheras, además de las posibles distancias generadas por averías, por accidentes, etc, debiendo recordarse que, por una parte y como ya hemos expuesto anteriormente, éstas instalaciones fijas deberán disponerse por la adjudicataria y, por otra, que las mismas deberán estar ubicadas en el término municipal de Marbella, motivos por los cuales entendemos que, partiendo de estas dos premisas, la recurrente podría haber calculado perfectamente el cómputo de kilómetros totales, del mismo modo que lo han hecho las otras empresas licitadoras, lo que pondría de manifiesto que en el presente supuesto ni existiría trato de favor a la actual concesionaria del servicio —*según se indica en el informe del órgano de contratación las instalaciones actualmente usadas por ésta no son de titularidad municipal*—, ni con los requisitos que contienen los pliegos se conculcaría el principio de igualdad de trato o el de libre concurrencia o competencia.

A mayor abundamiento, los datos y cálculos contenidos en los reiterados pliegos traen causa de lo señalado en el Informe Anual del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo 2014-2015 que acompaña la respuesta dada por el órgano de contratación y que así se puede constatar en la web de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos ATUC, deduciéndose que los datos contenidos en el apartado “4.3.1 Kilómetros totales y útiles recorridos” y las tablas 4.5 y 4.6 (pág. 88 del referido informe) coinciden plenamente con los que contiene el referido informe del órgano de contratación.

Finalmente y por lo que atañe a lo señalado en la alegación tercera en la que, en síntesis, se alega el grado de indefinición de la cláusula 4.1 al referirse la misma al concepto de “características similares” y con ello entiende que se dificulta en un grado más que elevado el desarrollo y formulación de las ofertas a presentar por los licitadores; se ha de significar, en primer lugar y sin perjuicio de lo que más abajo se dirá, que éste Tribunal da por válidas las manifestaciones realizadas por el órgano de contratación con ocasión del análisis de la referida alegación tercera, cuando manifiesta que «*en la citada cláusula 4.1 del Pliego de Prescripciones Técnicas se especifican las prescripciones técnicas a cumplir, tales como Compatibilidad electromagnética: Reglamento CEPE /ONU 10, Limitador de velocidad: Directiva CEE 92/6 y 92/24 del Consejo, etc. Además en el citado pliego se especifican las longitudes máximas y número de unidades referidos a la flota a poner a disposición del contrato.*», y que «*En el pliego de*

*Cláusulas Económico Administrativas Particulares, en la cláusula 36, correspondiente a los criterios sometidos a juicio de valor, en el apartado 2 de “Valoración de idoneidad de los medios técnicos” se determina que: 2. Flota ofertada. Por cada tipo de vehículo que se presente deberá acompañarse un cuadro de características donde se recojan al menos los siguientes datos: marca, modelo, tipo de suelo, plazas sentadas y totales, longitud, cilindrada, potencia, peso, y nivel de emisiones, calidad y diseño de la carrocería, motor y del chasis, equipamiento, consumo, niveles de ruido y, en los vehículos híbridos, además, la calidad de los sistemas de almacenamiento de energía y su plazo de garantía.», añadiéndose igualmente que «Además se acompañará un plano de la distribución interna del vehículo y su ficha técnica. Se valorarán especialmente las condiciones de seguridad y confortabilidad ofertadas. Solo se valorarán las especificaciones relativas a vehículos con propulsión diésel.».*

Efectivamente, del contenido del pliego de prescripciones técnicas reguladoras de la licitación, en concreto del segundo párrafo de la cláusula 4.1, se puede constatar la existencia de una relación expresa de normas que contienen las determinaciones que han de cumplir los vehículos de transportes, indicándose textualmente que “Los vehículos deberán cumplir con las prescripciones técnicas siguientes:

- Reglamento 36.03, Directiva 2001/85/CE del parlamento europeo de 20 de noviembre de 2001 (disposiciones especiales aplicables a vehículos utilizados por el transporte de viajeros), Reglamento 107 y sus posteriores modificaciones.*
- Disposiciones en materia de resistencia al vuelco de la superestructura: Reglamento CEPE/ONU 66.*
- Disposiciones en materia de resistencia de asientos y sus anclajes: Reglamento CEPE/ONU 80.*
- Disposiciones exigibles en materia de Medio Ambiente: reglamento CEPE/ONU 83 y las correspondientes Directivas europeas que les sean de aplicación en función del año de matriculación del vehículo. Para todos los vehículos a adquirir será de aplicación la normativa Euro VI.*
- Compatibilidad electromagnética: Reglamento CEPE /ONU 10.*
- Limitador de velocidad: Directiva CEE 92/6 y 92/24 del Consejo.*
- Así como toda aquella normativa que conforme a los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986 de 6 de junio y órdenes de actualización les sean de aplicación. “.*

Por su parte, el apartado quinto de la referida cláusula 4 del pliego, tras señalar que los licitadores detallarán en sus ofertas las características de la flota comprometida para el contrato, hace una remisión expresa a las características especificadas en el Anexo-3 del Estudio de Viabilidad del Servicio Público de Transporte Colectivo Urbano que obra en el expediente de licitación, pudiéndose constatar que en dicho Anexo (v. pág. 49 a 53) se despliega a modo de referencia una serie de fotocopias de facturas y presupuestos de diferentes modelos de vehículos, en los que se expresa el “tipo de motor”, la “Caja de cambios”, los “diferenciales”, el modelo de “neumáticos”, etc, reflejando incluso el importe total de los vehículos, sin que por ello se entienda la persistencia de la recurrente en que por parte del órgano de contratación se tendría que haber pormenorizado cuales habrían de ser las características de los vehículos de transporte, pues con ello, sin duda, se habría incurrido en la prohibición establecida en la LCSP en el sentido de que las prescripciones no pueden favorecer o descartar ciertas empresas.

En virtud de ello, se ha de recordar que en el artículo 126 de la LCSP “**Reglas para el establecimiento de prescripciones técnicas**”, tras señalar en su primer apartado que las prescripciones técnicas proporcionarán a los empresarios acceso en condiciones de igualdad al procedimiento de contratación y no tendrán por efecto la creación de obstáculos injustificados, en el apartado quinto dispone que *“Sin perjuicio de las instrucciones y reglamentos técnicos nacionales que sean obligatorios, siempre y cuando sean compatibles con el derecho de la Unión Europea, las prescripciones técnicas se formularán de una de las siguientes maneras: (...) b) Haciendo referencia, de acuerdo con el siguiente orden de prelación, a **especificaciones técnicas contenidas en normas nacionales** que incorporen **normas europeas**, a evaluaciones técnicas europeas, a especificaciones técnicas comunes, a **normas internacionales**, a otros sistemas de referencias técnicas elaborados por los organismos europeos de normalización o, en defecto de todos los anteriores, a normas nacionales, a documentos de idoneidad técnica nacionales o a especificaciones técnicas nacionales en materia de proyecto, cálculo y ejecución de obras y de uso de suministros; acompañando cada referencia de la mención «o equivalente»;*”.

Finalmente, en el reiterado artículo 126 de la LCSP, en concreto en su apartado sexto, se advierte que *“**Salvo que lo justifique el objeto del contrato**, las prescripciones técnicas **no harán referencia** a una fabricación o una procedencia determinada, o a un procedimiento concreto que caracterice a los productos o servicios ofrecidos por un empresario determinado, o a marcas, patentes o tipos, o a un origen o a una producción determinados, con la finalidad de favorecer o descartar ciertas empresas o ciertos productos.”*, añadiendo a renglón seguido que tal referencia se autorizará, **con carácter excepcional**, en el caso de que no sea posible hacer una descripción lo bastante precisa e inteligible del objeto del contrato, supuestos que entendemos que no se darían en los pliegos objeto de impugnación.

Por todo ello, de conformidad con las consideraciones y fundamentos expuestos y vistos los preceptos legales de aplicación, este Tribunal

### **ACUERDA**

**PRIMERO.-** Desestimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la sociedad denominada **TRANSPORTES DISCRECIONALES MÁLAGA, S.L.**, contra los Pliegos y Cláusulas Administrativas y de Prescripciones Técnicas (y documentación complementaria de los mismos), que han de regir el contrato de prestación de servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el término municipal de Marbella (**Expte. SE 2/19 GENMAR 3982**), convocado por el Excmo. Ayuntamiento de Marbella.

**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 58.2 de la LCSP.

**TERCERO.-** Remitir el recurso presentado al órgano de contratación del Excmo. Ayuntamiento de Marbella, a los efectos oportunos.

**CUARTO.-** Notificar la presente resolución a las partes interesadas en el procedimiento

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