



**MINISTERIO
DE DEFENSA**

SECRETARÍA DE ESTADO

**DIRECCIÓN GENERAL DE
ASUNTOS ECONÓMICOS**

**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
CONTRATACIÓN**

**PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DE LA
CONTRATACIÓN**

**INFORME DE CONCLUSIONES A LA CONSULTA PRELIMINAR DE MERCADO
PARA LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE MOBILIARIO Y
ENSERES EN TERRITORIO NACIONAL E INTERNACIONAL PARA EL MINISTERIO
DE DEFENSA Y SUS ORGANISMOS AUTÓNOMOS**



Índice

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. OBJETO	3
1.2. EMPRESAS PARTICIPANTES	4
2. EXTRACTO DE LAS RESPUESTAS	4
2.1. ASPECTOS GENERALES.....	4
2.2. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO.....	5
2.3. PRECIOS UNITARIOS MÁXIMOS DE LICITACIÓN	5
2.4. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN	6
2.5. VOLUMEN MÍNIMO	6
2.6. DURACIÓN DEL CONTRATO	6
2.7. SEGUROS.....	6
2.8. CONTRATACIÓN.....	6
2.9. SERVICIOS DE TRANSPORTE	7
3. RESULTADO DE LA CONSULTA.....	7



1. INTRODUCCIÓN

El Programa de Modernización de la Contratación (PMC), emplazado en la Subdirección General de la Contratación del Ministerio de Defensa, entre otras funciones, actúa como órgano técnico asesor en materia de contratación a la Junta de Contratación del Ministerio de Defensa (JUCONDEF).

Actualmente, el Ministerio de Defensa recurre a la contratación de los servicios de transporte de mobiliario y enseres, para cubrir las necesidades de transporte de material y servicios de guardamuebles, asociadas con los procesos de traslado del personal militar a diferentes emplazamientos por razones de servicio, conforme a la estrategia de compra aprobada por el Secretario de Estado de Defensa en vigor.

Los servicios mencionados se integran en una categoría de compra¹ denominada “Transporte de mobiliario” y codificada mediante las siglas TMOB, conforme a la metodología empleada en el Ministerio de Defensa para denominar a las categorías de compra.

La citada estrategia para la categoría TMOB determina que la manera en la que se debe afrontar la compra de la categoría es mediante el establecimiento de un Acuerdo Marco (AM) formalizado por la JUCONDEF y la posterior adjudicación de los correspondientes contratos basados que los diferentes órganos de contratos del ministerio requieran para atender sus necesidades de prestaciones que son objeto del AM. Para obtener más información, se puede acceder a la documentación contractual del expediente en vigor².

Debido a la proximidad de la finalización del vigente AM, el PMC lanzó una Consulta Preliminar de Mercado (CPM). El anuncio de la convocatoria de la CPM fue publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público con fecha 12 de septiembre de 2022, así como en el Portal de Servicios del Ministerio de Defensa, desde donde se puede acceder a la consulta. Posteriormente, tras el análisis de las respuestas recibidas, en diciembre de 2022 se realiza una segunda consulta con una serie de preguntas aclaratorias a cada uno de los operadores económicos que participaron en la primera consulta.

1.1. OBJETO

La finalidad de este documento es estudiar la información contenida en las respuestas recibidas de los operadores económicos, relativa a:

- aspectos generales
- sistema de determinación de los precios
- precios unitarios máximos de licitación

¹ El apartado 2.8.1 de la Instrucción 27/2018, de 18 de mayo, del Secretario de Estado de Defensa, por la que se establecen directrices en materia de contratación en el ámbito del MINISDEF define una categoría de compra como: “cada uno de los grupos en que se clasifiquen las adquisiciones realizadas en el ámbito del Ministerio de Defensa, atendiendo a su objeto y sector industrial. Estas categorías o familias se podrán dividir a su vez en subfamilias, clasificación que permitirá definir y asignar estrategias de contratación específicas a las propuestas de contratos”.

² [Lote 1 \(Expediente2019/JCMDEF/00000104\)](#) y [Lotes 2 y 3 \(Expediente 2018/JCMDEF/00000171\)](#).



- criterios de adjudicación
- volumen mínimo
- duración del contrato
- seguros y contratación de los servicios

Con el objetivo de que pueda orientar al órgano de contratación del Ministerio de Defensa (MDE) en la optimización del servicio e incluir, si procede, dicha información en la planificación y elaboración de los pliegos del futuro expediente de contratación.

1.2. EMPRESAS PARTICIPANTES

Finalizados los plazos establecidos tanto para la primera como para la segunda consulta, se recibieron respuestas de los siguientes operadores económicos:

- Actividades de Mudanzas y Gestiones Operativas S.A. (AMYGO).
- AGS Mudanzas Internacionales S.L. (AGS).

2. EXTRACTO DE LAS RESPUESTAS

El extracto de las preguntas de esta CPM queda condicionado por las respuestas a la primera pregunta relacionada con la identificación de la empresa y el consentimiento de la misma.

En este sentido, en la primera consulta se solicitaba el consentimiento de la empresa sobre el tratamiento de las respuestas de la siguiente manera:

Manifiesto mi consentimiento para que el Ministerio de Defensa pueda difundir, a partir de los datos facilitados, las conclusiones extraídas siempre que se salvaguarde mi identidad (Marque con una "X")

A lo que el operador económico AMYGO, respondió con la opción NO.

Por lo tanto, en el presente documento se mostrarán únicamente las conclusiones a las respuestas facilitadas por el operador económico AGS, quien sí dio su consentimiento para compartir la información facilitada.

2.1. ASPECTOS GENERALES

En este apartado se preguntaba sobre el ámbito geográfico en el cual el operador económico podía prestar servicios, a lo que el operador económico indicó que podía prestar los servicios del ámbito correspondiente para cada Lote:

- Nacional.



- Unión Europea + Suiza.
- Resto de países.

En cuanto a la situación del Reino Unido (RU), el operador económico ve correcto incluir a este país dentro del ámbito de la Unión Europea y Suiza. Por lo que en el futuro AM, se mantendrá al RU dentro del Lote 2 (Unión Europea + Suiza + Reino Unido).

Aporta además, información comercial de las capacidades que tiene la empresa. Esta información, finalmente, no se tiene en cuenta a la hora de establecer solvencia técnica o requisitos, al poder afectar a la libre competencia.

2.2. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO

Respecto al sistema de determinación de precios para los distintos lotes, el operador económico indica que debido a la fluctuación de los precios de la gasolina y la inflación, no es posible mantener el precio por km del transporte terrestre de los Lotes 1 y 2 del AM vigente. En este sentido se considera conveniente actualizar los precios.

En cuanto al Lote 3, indica que tampoco se pueden mantener los precios actuales, por las mismas razones. También propone considerar los tramos autorizados de volumen a transportar, para ajustar el tipo de contenedor y disponer de un precio según el tipo de contenedor.

Por otro lado, indica que con otros clientes el servicio se desglosa habitualmente en servicio de origen (recogida, embalaje y manipulación y carga y descarga, trámites de aduana de exportación), servicio de flete (precio según naviera disponible), servicio de destino incluido THCD (arrastre del contenedor desde puerto hasta destino final. Descarga, entrega y tramites de aduana de importación).

Se considera conveniente en el nuevo AM tener en cuenta la necesidad de actualizar los precios del Lote 3.

2.3. PRECIOS UNITARIOS MÁXIMOS DE LICITACIÓN

En cuanto a los precios unitarios máximos de licitación, el operador económico señala que no se pueden mantener los actuales debido a la fluctuación de los precios de la gasolina, fletes e inflación.

Para los precios de los traslados internacionales propone desglosarlo en tres conceptos: servicio de origen, servicio de flete acorde con las variaciones de precio de mercado, servicio de destino incluido THCD. Y para evitar que las variaciones del precio de los fletes no entren en conflicto con la Ley de Contratos del Sector Público, propone aportar un listado de precios actuales de fletes al inicio en la firma del contrato, y que cualquier variación con respecto a estos precios sea refacturado por la empresa adjudicataria del contrato. También indica que es necesario establecer tarifas de exportación e importación, añadiendo que no es posible aplicar un precio máximo dadas las circunstancias actuales del mercado. Cada ruta marítima esta fluctuando con precios diferentes y no se puede fijar un precio máximo.



De la información aportada en este apartado, no se incluye la refacturación planteada ya que implicaría una revisión de precios no permitida por la normativa que regula la contratación en el Sector público. Finalmente, se realiza una actualización de los precios unitarios máximos de licitación en cada lote.

2.4. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Respecto a los criterios de adjudicación, el operador económico sugiere que se solicite a los proveedores del servicio que pertenezcan a asociaciones de mudanzas para garantizar servicio de calidad y plazos adecuados, cumpliendo con los requisitos exigidos: FIDI- FAIM³ Y LACMA⁴. Aporta además, un enlace con los requisitos de la certificación de FIDI-FAIM.

La pertenencia a este tipo de asociaciones no se incluye en el nuevo AM al poder afectar a la libre competencia.

2.5. VOLUMEN MÍNIMO

En este apartado se planteaba si se consideraba adecuado mantener la limitación de volumen mínimo de 15 m³, a lo que operador económico respondió que era correcto, ya que es el mínimo a nivel marítimo y terrestre.

Finalmente, al existir en el pliego la opción de realizar grupaje, se ha considerado la opción de no mantener la limitación de volumen mínimo en el nuevo AM.

2.6. DURACIÓN DEL CONTRATO

El operador económico considera adecuada la duración del contrato del AM vigente (2+2) y no supondría una barrera para su participación en la licitación siempre y cuando se tengan en cuenta las variaciones de mercado de fletes y combustible.

En este sentido, se mantendrá la duración del AM en 2 años con posible prórroga o prórrogas con un máximo de 2 años.

2.7. SEGUROS

Respecto a los seguros el operador económico considera que los exigidos en el actual AM son correctos.

2.8. CONTRATACIÓN

En relación a las dificultades que podrían impedir la participación en la licitación, el operador económico considera que no habría dificultades, pero propone que el precio sea por tramos de volumen en relación a la capacidad de los tipos de contenedor TC20' y TC40', de acuerdo al volumen

³ [FIDI-FAIM: FIDI Accredited International Mover](#)

⁴ [LACMA: Latin American & Caribbean International Movers Association](#)



autorizado que tiene cada empleado del ministerio. Y no por metro cúbico, el cual no se consideran las limitaciones vía marítima, aérea y terrestre.

A este respecto, al estar permitido el grupaje, esta propuesta no se tiene en cuenta para la nueva licitación.

2.9. SERVICIOS DE TRANSPORTE

En este punto se plantea si el plazo para presentar el presupuesto y la estimación del volumen de la mercancía a transportar es adecuado, a lo que el operador económico responde que afirmativamente.

Además, se pregunta cuál es el procedimiento a seguir en caso de traslado de vehículos híbridos o eléctricos, a lo que el operador económico responde que actuará de acuerdo a la normativa vigente en la fecha de carga del vehículo y de acuerdo con la normativa de destino. También añade que este tipo de vehículos se consideran mercancías peligrosas y que algunas navieras restringen su transporte en función del destino.

En este sentido, en el nuevo acuerdo marco se tendrá en cuenta que el traslado de estos vehículos se realizará de acuerdo con la normativa vigente.

3. RESULTADO DE LA CONSULTA

- Las respuestas y propuestas de los operadores económicos participantes en la consulta han sido estudiadas por parte del PMC de la Subdirección General de Contratación del MDE.
- Aquellas propuestas que se ha considerado que pueden mejorar el servicio de transporte de mobiliario y enseres del MDE, se han trasladado a los pliegos de prescripciones técnicas y cláusulas administrativas del nuevo AM.