



MEMÒRIA JUSTIFICATIVA DEL CONTRACTE DEL SERVEI DE NOLIEJAMENT D'UN HELICÒPTER BITURBINA PER A MISSIONS DE RECERCA I SALVAMENT PER AL DISPOSITIU DE MITJANS AERIS DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE PREVENCIÓ, EXTINCIÓ D'INCENDIS I SALVAMENTS (DGPEIS) PER ALS ANYS 2025-2027

1. Objecte del contracte

El present contracte té com a objecte el servei de noliejament d'un (1) helicòpter biturbina per a missions de recerca i salvament, amb grua de rescat, instrumentat VFR nocturn i habilitat per a SAR nocturn per al dispositiu de mitjans aeris de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'incendis i Salvaments (DGPEIS) per als anys 2025-2027.

2. Justificació de la necessitat

El Decret 133/2024, d'11 d'agost, de creació, denominació i determinació de l'àmbit de competència dels departaments en què s'organitza el Govern i l'Administració de la Generalitat de Catalunya, encomana al Departament d'Interior i Seguretat Pública, les funcions relacionades amb la prevenció, extinció d'incendis i salvament, entre d'altres, en compliment de les previsions competencials de l'article 132 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

Per al desenvolupament d'aquestes funcions el Departament disposa d'una flota de dos aeronaus pròpies. Tanmateix, si bé actualment el Departament d'Interior i Seguretat Pública no disposa de personal per operar-les, està prevista la contractació d'hores de vol per a aquestes aeronaus mitjançant la tramitació d'un altre expedient.

Les necessitats de servei operatiu de diversa tipologia en les competències del Departament d'Interior i Seguretat Pública obliguen, així mateix, a reforçar la flota d'helicòpters, amb el noliejament d'altres aeronaus fins a completar la quantitat actual objecte de licitació.

La necessitat de mitjans aeris en l'operativa de la DGPEIS, queda resumida en les següents consideracions:

- Per a la prevenció i l'extinció d'incendis, majoritàriament forestals, el mitjà aeri esdevé un recurs imprescindible per la seva resposta ràpida i sense impediments orogràfics, per atacar amb aigua i retardants els incendis. Així mateix, permet el trasllat de personal destinat a l'extinció, ajuda en la coordinació de les tasques d'extinció i permet la vigilància dels perímetres del foc forestal.
- En les missions de salvament, els mitjans aeris permeten accedir a punts de difícil accés per a altres mitjans i ajuden en les tasques de cerca que es realitzin a superfície, i donen resposta a la necessitat de salvaguarda i evacuació de personal.

3. Antecedents

L'any 2020, es va licitar l'expedient IT-2021-12 dels serveis de mitjans aeris de la DGPEIS dividit en 10 lots. Tret del lot 6, del qual es va desistir, la resta de lots es van adjudicar mitjançant sengles resolucions, i es van formalitzar els corresponents contractes que finalitzaven la seva vigència el 31 de desembre de 2023 i que es van prorrogar fins a 31 de desembre de 2024.

D'altra banda, i pel que fa al lot 1, donat que cap de les aeronaus objecte d'aquest lot està operativa, es va resoldre el contracte i, alhora, es van fixar les actuacions que ha de continuar realitzant l'empresa HELITRANS PYRINEES, SL, adjudicatària del lot 1, per tal d'assegurar l'operativitat dels dos helicòpters fins que no es formalitzi un nou contracte, i que són les tasques de manteniment de preservació que legalment escaigui dels helicòpters amb matrícula EC-IQZ i EC-IFU, d'acord amb l'article 213.6 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 20/2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014 (d'ara en endavant, LCSP).

Amb l'objectiu de conèixer el mercat i l'evolució d'aquest, i poder implantar un dispositiu que doni cobertura a les necessitats de la DGPEIS i permeti que les missions assignades es puguin acomplir amb el màxim d'operativitat i innovacions durant els propers anys, es va portar a terme una consulta preliminar de mercat, d'acord amb l'article 115 de la LCSP.

Les principals conclusions d'aquesta consulta es detallen a continuació:

- Cal valorar la possibilitat de modificar el nombre i característiques de les aeronaus, tant d'ala rotatòria com d'ala fixa i adequar-les a les ofertes actuals del mercat.
- En operacions de lluita contra incendis (a partir d'ara, LCI) cal valorar la possibilitat de modificar la distribució dels mitjans i que les bases des d'on s'operen tinguin un caràcter fix (o principal) i altres amb un caràcter transitori (o puntual).
- Es considera viable efectuar una licitació de cinc anys, amb un contracte de tres i pròrroga de dos més. Aquesta modalitat caldrà dimensionar-la amb les previsions d'increments de preus i que aquests quedin reflectits en els preus de licitació.
- Respecte als preus, l'increment mig és del 50% respecte a l'adjudicat al període de la darrera licitació, 2021-2025.
- Es preveu la possibilitat d'incloure les operacions SAR amb vol nocturn.
- Es preveu la possibilitat que requisits específics no siguin requerits a l'inici del contracte, sinó un cop l'operativa de bombers ho requereixi d'acord amb la durada del contracte.
- Cal modificar els criteris d'adjudicació, adequar-los a les necessitats tècniques i incloure'n de nous tant objectius com subjectius.

Un cop analitzades les necessitats de la DGPEIS i amb les conclusions de la consulta preliminar, es va publicar l'expedient de licitació pel servei de noliejament d'aeronaus per al

dispositiu de mitjans aeris de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'incendis i Salvaments (DGPEIS) per als anys 2025-2027 amb número d'expedient IT-2025-22, dividit en 10 lots. Tal com es va fer en la licitació del dispositiu de mitjans aeris 2021-2023, aquesta proposta també contemplava una licitació pluriennal de tres anys però, en aquest cas, amb possibilitat de pròrroga de dos anys més, per tal de donar estabilitat a la prestació del servei aeri alhora que es dimensiona adequadament a les necessitats de les missions aèries que demanden els cossos operatius.

Els serveis de noliejament d'un (1) helicòpter biturbina per a missions de recerca i salvament, amb grua de rescat, instrumentat VFR nocturn i habilitat per a SAR nocturn objecte del present expedient es corresponien al LOT 1 de l'expedient IT-2025-22, al qual no es va presentar cap oferta i el lot va resultar desert.

Per tal de conèixer la situació actualitzada del mercat respecte aquest lot, el 13 de gener de 2025 es va publicar una nova consulta preliminar de mercat, en la qual van participar les següents empreses:

- Coptering SL
- Helitrans Pyrenees SLU
- Grupo Avincis Aviation
- Eliance Helicopter Global Services SL

Analitzades les aportacions de les empreses participats, s'arriba a les conclusions següents:

- Es valorarà la possibilitat d'incloure un període de transició des del moment d'adjudicació fins al moment d'aplicació de tots els requisits descrits en el plec.
- Es valora positivament la temporalitat de la licitació presentada (3 anys + 2 de pròrroga).
- Dins del vol nocturn, es treballarà per garantir la seguretat de les missions com a primer objectiu, i s'estudiaran les mesures més adequades per realitzar aquesta acció.
- Es valorarà si és convenient incloure altres tipologies d'aeronaus, de forma transitòria, per a realitzar la tasca encomanada en aquest LOT i/o si cal modificar el preu d'aquest per garantir la concurrència.
- Es valorarà alternatives contractuals per resoldre la situació d'incertesa referent a la cobertura d'aquesta aeronau dins del contracte vigent (pròrroga extraordinària IT-2021-22).
- En següents consultes es demanarà que les empreses presentin indicadors de compliment de contracte en els contractes que disposen actualment.

4. Procediment de licitació

Tal i com s'exposa a l'apartat 3 d'aquesta memòria, en el LOT 1 del procediment obert de regulació harmonitzada amb codi d'expedient IT-2025-22 no es va presentar cap oferta. Donat que roman la necessitat de contractar els serveis objecte d'aquest expedient, que no es modifiquen substancialment les condicions inicials del contracte i que no s'incrementa el pressupost base de la licitació ni es modifica el sistema de retribució, d'acord amb el que estableix l'Article 168 de la LCSP, aquest expedient es troba dins els "Supòsits d'aplicació del procediment negociat sense publicitat" i, per tant, es considera adient tramitar la licitació mitjançant el procediment negociat sense publicitat.

De les empreses que s'han presentat a la consulta preliminar l'empresa Eliance Helicopter Global Services SL, ja que aquesta empresa presta servei actualment a la DGPEIS al lot 2 de l'expedient IT-2021-12 i està cometent incompliments del contracte de manera reiterada i sistemàtica. A dia d'avui acumula 76 dies d'inoperativitat i actualment s'està prestant el servei amb una aeronau de característiques inferiors a les requerides en el contracte. Aquests incompliments suposen greus problemes en l'operativa dels mitjans aeris de la DGPEIS per missions de recerca i salvament, generant un buit molt important en la cobertura del territori i del servei al ciutadà. Per aquest motiu es desestima convidar a Eliance Helicopter Global Services SL al present procediment.

Per altra banda, la Unitat de Mitjans Aeris de la DGPEIS és coneixedora que l'empresa SAF Helicopteres SAS pot disposar dels mitjans necessaris per prestar el servei objecte d'aquest expedient. Per aquest motiu es considera adient convidar a SAF Helicopteres SAS al procediment.

Per tant, es convida a les següents empreses:

- Coptering SL
- Helitrans Pyrinees SLU
- Grupo Avincis Aviation
- SAF Helicopteres SAS

5. Classificació i criteris de solvència tècnica o professionals i econòmica i financera

Pels codis del vocabulari comú de contractes públics, CPV (Common Procurement Vocabulary), les empreses convidades potestativament poden acreditar la seva solvència mitjançant la classificació professional, segons es detalla en el quadre següent:

CPV	Classificació
60443000, serveis de rescat aeri	Grup R Subgrup 6 Categoria 5 Mitjans aeris

En altre cas, les empreses convidades poden acreditar la seva solvència d'acord amb el criteris fixats amb caràcter general pel Departament d'Interior i Seguretat Pública en els seus

plecs. Els mitjans de solvència (alternatius a la classificació) són proporcionats a l'import del contracte. Cal assenyalar, per altra banda, que l'activitat aèria està molt regulada, motiu pel qual les empreses convidades en la data de presentació d'ofertes hauran de disposar del corresponent certificat.

Addicionalment a aquests requisits de solvència, d'acord amb l'article 76.2 de la LCSP, cal una adscripció mínima de personal especialitzat i dedicat a l'execució del contracte i d'uns mitjans aeris adequadament autoritzats per prestar el servei; per aquest motiu s'exigeix les empreses convidades el compromís d'adscripció de recursos humans i aeronaus segons els mínims fixats en el plec de prescripcions tècniques, i el seu incompliment pot suposar l'exclusió, en fase de negociació, o la resolució del contracte, en fase d'execució del mateix.

Tal i com preveu l'article 140 de l'LCSP, les empreses convidades podran substituir l'acreditació documental tant de la classificació com de la solvència i l'adscripció de recursos humans, mitjançant una declaració responsable i només es requerirà la documentació de tots aquests aspectes a l'empresa proposada com adjudicatària.

El personal a adscriure serà el que es descriu al PPT i els seus annexos, que haurà de ser el següent:

- 2 pilots per l'aeronau.

L'empresa que presenti l'oferta econòmicament més avantatjosa haurà d'aportar, en resposta al requeriment previ a l'adjudicació, la documentació acreditativa del vincle laboral dels treballadors que s'ha compromès a destinar a l'execució del contracte amb l'empresa adjudicatària, mitjançant, per exemple, la presentació dels TC2 corresponents.. Serà també en aquest moment quan caldrà adjuntar el currículum vitae i documentació justificativa de la titulació i experiència exigida. Els requisits dels mitjans personals s'hauran de mantenir en casos de substitució del personal i que per a la substitució serà necessària l'autorització prèvia per part de l'òrgan de contractació.

L'afiliació i alta de les persones que es compromet a destinar a l'execució del contracte s'ha de presentar també en el cas que ja estiguin contractades.

7. Elements de negociació

A banda dels requisits de participació descrits anteriorment, la licitació planteja uns criteris de negociació exclusivament automàtics, per donar la màxima objectivitat a la valoració que es farà de les ofertes de les empreses.

El noliejament suposa una reserva i disposició de l'aeronau per a la prestació de les missions durant tot l'any, i el cost d'aquest noliejament fluctua, lògicament, en funció de les hores volades. Per aquest motiu, es detalla un import per posicionament de l'aeronau, i un import per hora volada, fins a un màxim determinat.

Els criteris de negociació econòmics es concreten en el preu del posicionament i el preu hora/vol. Així mateix, aquests imports es detallen en funció del desenvolupament del vol nocturn.

La fórmula emprada per la valoració d'aquests criteris econòmics és la que s'estableix en la directriu 1/2020 de la Direcció General de Contractació Pública.

8. Condicions especials d'execució i obligacions contractuals essencials

D'acord amb el que disposa el punt 12 del plec de prescripcions tècniques, s'estableix una clàusula ambiental, que esdevé una condició especial d'execució.

D'acord amb l'article 76.2 de l'LCSP, per la naturalesa del contracte, l'adscripció de mitjans humans i materials esdevé una obligació essencial del contracte.

És també obligació contractual essencial el compliment de les condicions de confidencialitat.

9. Pressupost del contracte

Per determinar el pressupost del contracte es mantenen els imports de licitació previstos pel lot 1 de l'expedient IT-2025-22. Per al seu càlcul es va tenir en compte la informació aportada per les empreses del sector en les consultes preliminars, així com l'estudi de costos d'explotació d'octubre 2023 que amb el títol "Anàlisi estratègic del sector d'extinció d'incendis forestals amb mitjans aeris a Espanya. Estudi de costos d'explotació", ha desenvolupat l'Associació de treball aeri i emergències, i liderat Itor Martín (d'ara endavant, Llibre Blanc). El Llibre blanc ha estat avalat per les empreses que s'han presentat a les consultes preliminars de la present licitació.

Pel que fa als costos associats a SAR, des de la DGPEIS, s'ha treballat amb criteris generals del Llibre blanc i amb criteris específics com, per exemple, el tipus d'aeronau més comú que s'utilitza en SAR, així com la informació aportada per les empreses del sector de salvament i rescat (SAR).

Al Llibre blanc, es descriuen els diferents tipus de costos considerats per l'establiment de les hipòtesis de càlcul. D'aquesta manera, es modelitzen els costos resultants segons les aeronaus utilitzades, els diversos escenaris de durada de campanya i de volum de nombre d'hores de vol per campanya.

Aquest anàlisi permet comprendre la realitat econòmica del sector i determinar de manera fonamentada els preus que raonablement s'haurien de pagar per aquest servei, buscant la sostenibilitat econòmica del mateix.

En els següents apartats s'explica els diferents elements dels costos operacionals. En primer lloc, segons el seu caràcter, ja siguin fixes o variables. En segon lloc, s'han classificat els costos operacionals segons la seva tipologia i origen (adquisició, operació i generals).

La divisió dels costos operacionals segons el seu caràcter és:

COSTOS FIXES: Costos permanents, necessaris per disposar de l'aeronau i la seva tripulació de vol, i mantenir-la operativa en qualsevol moment que sigui necessari segons l'exigència del contracte, independentment del volum d'activitat requerit (temps de vol). Aquests són costos en els quals l'operador ha d'incórrer abans de realitzar la primera missió.

COSTOS VARIABLES: Costos el valor dels quals estarà directament relacionat amb les hores volades, és a dir, depenen bàsicament de si l'aeronau vola o no. Aquesta despesa es representarà com una quantitat unitària per hora de vol.

La classificació dels costos operacionals segons la tipologia i origen és:

COSTOS DE DISPOSICIÓ DELS ACTIUS: Equipament específic de l'aeronau, sistemes de comunicació embarcats, certificació de l'empresa i propietat o arrendament financer.

COSTOS D'OPERACIÓ: Els costos d'operació cobreixen tot allò relacionat directament amb el vol de l'aeronau: tripulacions de vol, personal de base, serveis de manteniment (línia i base), formació i preparació de les tripulacions, formació del personal de la DGPEIS (en el cas de salvament i rescat) i gestió de la base d'operacions.

El nombre limitat d'hores de vol anuals que se solen realitzar repercuteix de manera important en l'estructura de costos, fent-la molt més rígida i independent de l'activitat de vol realitzada. És el cas del manteniment programat, que es converteix pràcticament en un cost fix, ja que la gran majoria d'accions de manteniment es realitzen per compliment de calendari.

Existeix un component de cost de manteniment que, tot i que sembla ser un cost fix a causa de la seva execució (overhaul o revisió general de l'aeronau que es realitza cada cert nombre d'anys o bé cert volum d'hores de vol), la realitat del mercat ens presenta aquest cost com una despesa variable en funció de les hores de vol de l'aeronau. Aquest canvi conceptual de classificació del cost es deu al fet que la majoria d'operadors avui en dia externalitzen les tasques de manteniment pesat (overhaul) a empreses de manteniment especialitzades en aquests treballs.

Aquests serveis es poden facturar de forma individualitzada (en realitzar els treballs d'overhaul) o bé de forma distribuïda en el temps mitjançant fórmules de pagament per utilització (PBH, pay-by-hour, pagament per hora en anglès), àmpliament establert entre els fabricants aeronàutics. Tant en un model com en l'altre, l'operador genera un fons de rotables a mode de provisió de fons per assumir l'alt cost d'aquestes revisions generals, de manera que o bé es paga periòdicament al fabricant/centre de manteniment, o bé es reserva per a aquestes tasques de manteniment a les quals obligatòriament s'haurà de fer front a mig

termini, ja sigui per ús de l'aeronau (hores límit de vol), ja sigui per temps (anys transcorreguts entre overhaul).

En l'apartat de més avall sobre **costos hora de vol** s'inclouen els costos de manteniment variables que s'acaben de descriure. La dificultat de separar el cost fix de manteniment del cost del variable quedaria diluïda en els prorratejos de les hipòtesis de càlcul.

COSTOS GENERALS: A més dels costos relacionats amb la disposició i l'operació de les aeronaus, també s'avaluen altres costos no imputables a cap de les categories anteriors, relacionats amb les despeses financeres del circulat, els costos generals d'estructura de l'empresa i el benefici industrial.

Despeses financeres del circulat operatiu: S'estima el finançament de circulat operatiu (sobre costos totals del servei) per un període de 4 mesos de decalatge entre la realització del servei i el pagament de factures per part de l'administració.

Costos generals d'estructura de l'empresa: En aquest apartat s'inclouen els costos d'estructura d'empresa i els costos indirectes, no imputables de manera directa a l'operació aèria però necessaris per al correcte desenvolupament de l'activitat empresarial. Inclou les despeses d'administració, gestoria, legals, comercials, consultoria, assegurances, recursos humans, coordinació de departaments, auditoria i control, emmagatzematge i formació continuada.

En el cas particular de les empreses de serveis d'extinció d'incendis, també s'inclouen les despeses derivades de la complexa estructura de l'operador aeri i les seves autoritzacions en l'àmbit dels treballs aeris (CAMO, Part 145, ATO, Qualitat...), com a element singular d'aquesta activitat. Aquests costos indirectes associats als operadors aeris resulten imprescindibles per garantir la continuïtat del servei i l'aeronavegabilitat de l'aeronau. També s'inclouen en aquesta partida els costos associats com són els estudis de selecció de flotes, especificació de l'aeronau, inspeccions, viatges, vols de ferry de lliurament, etc.

En el cas dels serveis d'extinció d'incendis amb mitjans aeris, no només la inversió inicial és molt alta, sinó que el finançament d'aquests actius per si sol pot representar fins a un 10% dels costos d'execució material. A més, les despeses d'estructura s'han vist incrementades considerablement en els darrers anys pel control exigint per les autoritats aeronàutiques sobre l'operador aeri (augment de costos de personal, mitjans físics i certificacions). En definitiva, els operadors aeris suporten en conjunt uns costos generals considerablement més elevats que qualsevol altra empresa proveïdora de serveis públics, per la qual cosa la seva estructura de costos no pot ser comparable.

Benefici industrial: Estimació del benefici brut esperat de l'operador.

COSTOS HORA DE VOL: aquests costos variables inclouen el combustible, els lubricants i aquells serveis de manteniment variables descrits en l'apartat de costos d'operacions (grans revisions de turbina/hèlix i altres components dinàmics que es gestionen amb els fabricants com un pagament per utilització), i associats a hores de vol.

Amb la descripció de costos finalitzada s'han establert unes hipòtesis de càlcul amb la distribució del total de l'explotació.

Tarifes licitació

Per determinar les tarifes de la present licitació s'han aproximat els costos variables a la tarifa d'hora de vol, i la resta de costos (disposició de l'actiu, d'operació i generals) fixes i proporcionals per estimar la tarifa per dia de posicionament.

Des de la Unitat de Mitjans Aeris de la DGPEIS s'ha treballat per homogeneïtzar les dades aportades per les empreses i les del Llibre blanc. Posteriorment s'ha agrupat els diferents models d'aeronaus segons el tipus d'actuació i s'ha calculat les mitjanes que permeten indicar preus de mercat pels conceptes de:

- Cost mig per hora de vol
- Cost mig per dia de posicionament
- Cost formació

Cost mig per hora de vol.

En la següent taula es detalla el càlcul del cost mig de l'hora de vol per al qual s'ha pres la informació d'empreses presentades a les consultes preliminars així com la del Llibre Blanc.

Taula 1. Resum tarifes

Mitjana de preu / hora de vol	
Helicòpter SAR biturbina	1.529 €

Cost mig per dia de posicionament.

Per calcular el cost mig per dia de posicionament s'ha pres el cost total d'explotació per escenari i s'ha extret el cost de les hores de vol corresponent (és a dir el cost variable).

Per dur a terme el càlcul del cost mig per dia posicionament s'han pres les dades de cost operacional (preu total d'explotació) i les d'escenari, és a dir, els dies i les hores i el preu mig per hora de vol que s'ha descrit en l'apartat anterior. Donat que les hores de vol es facturen de forma independent del dia de posicionament, cal separar aquest concepte del cost operacional.

Taula 2. Tarifa mitjana per dies de posicionament i tipus d'actuació segons escenari.

Mitjana de preu posicionament / dia (365 dies)	
Helicòpter SAR biturbina	5.315 €

Cost formació

La formació comprèn els cursos inicials, recurrents i de conversió, els entrenaments, les habilitacions, les verificacions, les validacions de competències, etc., requerits per la normativa aplicable a les missions corresponents, en especial els exigits pel Reial decret 750/2014, adreçats al personal designat per la DGPEIS i intervinent en les operacions objecte del contracte (personal aliè a l'empresa i coordinadors/operadors/tècnics del Departament d'Interior i Seguretat Pública).

En la taula següent es relaciona el cost dels cursos que comprenen la formació desglossada per les anualitats de la licitació, per persona i tipus. Com exemple, quant al curs de mercaderies perilloses, el primer any es fa una formació inicial, i als tres anys es fa una formació recurrent. En canvi pel que fa al curs de companyia, el primer any és inicial i la resta d'anys cal que es faci una habilitació.

Per a l'elaboració de la taula s'han tingut en compte el preus d'altres formacions realitzades i consultes a les empreses.

Taula 3. Cost formació per persona

Formació	1r any	2n any	3r any	4t any	5è any
Curs Companyia	125 €	125 €	125 €	125 €	125 €
Curs Aeronau	125 €				
Foc, fum i primers auxilis	170 €			170 €	
Mercaderies perilloses	190 €			90 €	
HUET, Helicopter Underwater Escape Training	150 €			150 €	
Instructor pràctiques Helicopter	90 €	90 €	90 €	90 €	90 €
Total	760 €	125 €	125 €	535 €	125 €

Caldrà tenir en compte que, segons el tipus de formació, les empreses facturen per persona o per curs, ja que el cost del formador és el mateix per dos que per set alumnes, és per això que en aquests casos es procura programar-los amb el màxim nombre d'alumnes possible.

El cost d'aquesta formació teòrica, per un màxim per any de 60 persones designades per la DGPEIS, està inclòs en el preu de licitació d'aquest contracte, en la partida d'entrenament i posada a punt del cost d'operació.

El cost de les hores de vol que calguin per aquesta formació estan incloses en la previsió màxima d'hores.

Càlcul

Amb aquestes taules de preus, i prenent hipòtesis de càlcul per la distribució del total de l'explotació és la que es detalla a continuació.

Així mateix, cal tenir en compte que no existeix l'obligació per part de la DGPEIS d'exhaurir la previsió màxima d'hores.

S'apliquen els costos que s'han calculat com a inicials, tant de posicionament com d'hora de vol per al model d'aeronau que es proposa.

Tant el cost de posicionament com les hores de vol aniran en funció de la fase de desenvolupament del SAR nocturn. D'acord amb les consultes, s'han detallat tres fases i s'han pressupostat amb la informació rebuda de l'anterior licitació.

Per extreure el cost anual de la operació s'han efectuat els següents càlculs tenint en compte que després de consultes el cost de l'operació de manera anual el determinem com:

- 150.000,00 € anuals pel SAR VFR-N a la suma del cost del VFR
- 150.000,00 € anuals pel SAR NVIS a la suma del cost del VFR-N

MEI detall dels costos per posicionament i de les hores de vol, segons tipologia de operació, és el que es detalla en la taula següent:

	PERÍODE	U AERONAU	DIES OPERACIÓ/U	PREU U POSICIONAMENT	COST POSICIONAMENT	HORES DE VOL PER AERONAU			COST TOTAL PER AERONAU
						N. HORES	PREU/HORA	COST	
SAR VFR	juliol-des 2025	1	184	5.315,00 €	977.960,00 €	269	1.529,00 €	411.301,00 €	1.389.261,00 €
SAR VFR-N	2026	1	365	5.561,00 €	2.029.765,00 €	400	1.679,00 €	671.600,00 €	2.701.365,00 €
SAR NVIS	2027	1	365	5.808,00 €	2.119.920,00 €	400	1.829,00 €	731.600,00 €	2.851.520,00 €

L'any 2028 és de traspàs.

Amb aquests càlculs s'ha pogut determinar el cost anual. El projecte de desenvolupament per aquesta operació després de la consulta del mercat és el següent:

SAR VFR 6 mesos durant els quals s'habilitarà l'empresa i el personal per desenvolupar el VFR-N.

SAR VFR-N 12 mesos durant els quals s'habilitarà l'empresa i el personal per desenvolupar el NVIS.

SAR NVIS 12 mesos fins a la finalització del contracte, incloses les possibles pròrrogues.

L'helicòpter objecte d'aquesta licitació es contracta per dur a terme operacions SAR (recerca i rescat) i, per tal d'incorporar gradualment el vol nocturn en missió SAR, s'ha determinat tres fases: operació inicial, vol VFRN i vol NVIS. Cadascuna d'aquestes fases s'ha previst que tindrà una durada d'un any i, d'acord amb les previsions d'aquest calendari, l'helicòpter haurà de passar per les tres fases.

L'empresa adjudicatària serà l'encarregada d'impartir la formació (cursos recurrents i de conversió, entrenaments, habilitacions, verificacions, validacions de competències, etc., requerits per la normativa aplicable a les missions corresponents, en especial els exigits al Reial decret 750/2014) per un màxim per any de 60 persones designades per la DGPEIS i intervinents en les operacions objecte del contracte (personal aliè a l'empresa i coordinadors/operadors/tècnics del Departament d'Interior i Seguretat Pública).

El cost d'aquesta formació teòrica està inclòs en el preu de licitació d'aquest contracte, en la partida d'entrenament i posada a punt del cost d'operació.

Les hores de vol que calguin per aquesta formació estan incloses en la previsió màxima d'hores.

El detall del pressupost de licitació és el següent:

		2025	2026	2027
		SAR VFR	SAR VFR N	SAR NVIS
		1 aeronau	1 aeronau	1 aeronau
EXPLOTACIÓ		184 dies / 269hv	365 dies / 400hv	365 dies / 400hv
DISPOCIÓ DE L'ACTIU	19,76%	274.517,97 €	533.789,72 €	563.460,35 €
Depreciació de l'actiu	6,00%	83.355,66 €	162.081,90 €	171.091,20 €
Financiació de l'actiu	4,50%	62.516,75 €	121.561,43 €	128.318,40 €
Programa de modernització i remodelació	1,20%	16.671,13 €	32.416,38 €	34.218,24 €
Pòlissa d'assegurança	3,36%	46.679,17 €	90.765,86 €	95.811,07 €
Subtotal disposició de l'actiu	15,06%	209.222,71 €	406.825,57 €	429.438,91 €
Equipament operació	2,86%	39.732,86 €	77.259,04 €	81.553,47 €
Aeronau de reserva	1,68%	23.339,58 €	45.382,93 €	47.905,54 €
Ingenieries	0,16%	2.222,82 €	4.322,18 €	4.562,43 €
COST D'OPERACIÓ	37,53%	521.389,65 €	1.013.822,28 €	1.070.175,46 €
Tripulació de vol	20,08%	278.963,61 €	542.434,09 €	572.585,22 €
Personal de base	9,23%	128.228,79 €	249.335,99 €	263.195,30 €
Entrenament i posada a punt	1,64%	22.783,88 €	44.302,39 €	46.764,93 €
Gestió base d'operacions	6,58%	91.413,37 €	177.749,82 €	187.630,02 €
DESPESES GENERALS	18,74%	260.347,51 €	506.235,80 €	534.374,85 €
Financiació de circulat	1,50%	20.838,92 €	40.520,48 €	42.772,80 €
Estructura d'empresa	12,74%	176.991,85 €	344.153,90 €	363.283,65 €
Benefici industrial	4,50%	62.516,75 €	121.561,43 €	128.318,40 €
VARIABLE HORA DE VOL	23,97%	333.005,86 €	647.517,19 €	683.509,34 €
Combustible i lubricants	5,66%	78.632,17 €	152.897,26 €	161.396,03 €
Serveis de manteniment	18,31%	254.373,69 €	494.619,93 €	522.113,31 €
TOTAL EXPLOTACIÓ	100,00%	1.389.261,00 €	2.701.365,00 €	2.851.520,00 €

El valor estimat del contracte és el següent (l'any 2028 és any de traspàs):

HLT MIG SAR-N									
	Pressupost 2025 (6 mesos)	Pressupost 2026	Pressupost 2027	Modificació 2025-2027	Pròrroga 2028	Modificació pròrroga 28	Pròrroga 2029	Modificació pròrroga 29	TOTAL
OPERACIÓ SAR VFR (primer any)	1.389.261,00 €			82.260,20 €					1.471.521,20 €
OPERACIÓ SAR VFR-N (segon any)		2.701.365,00 €		134.320,00 €					2.835.685,00 €
OPERACIÓ SAR NVIS (tercer any)			2.851.520,00 €	146.320,00 €	2.857.328,00 €	146.320,00 €	2.851.520,00 €	146.320,00 €	8.999.328,00 €
TOTAL	1.389.261,00 €	2.701.365,00 €	2.851.520,00 €	362.900,20 €	2.857.328,00 €	146.320,00 €	2.851.520,00 €	146.320,00 €	13.306.534,20 €

El pressupost inclou la modificació del 20% sobre el cost d'hores de vol, ja que és l'únic cost variable susceptible de modificació. Els dies de posicionament no són modificables.

Per tant, el pressupost total del contracte 2025-2027 és el següent:

Pressupost 2025 (6 mesos)	Pressupost 2026	Pressupost 2027	TOTAL
1.389.261,00 €	2.701.365,00 €	2.851.520,00 €	6.942.146,00 €

Aquest servei està exempt d'IVA d'acord amb l'article 22 de *Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido*, per tant, aquest pressupost es correspon amb el el pressupost base de licitació (PBL).

El pressupost de licitació del present contracte és de **6.942.146,00 €** (exempt d'IVA).

10. Valor estimat del contracte

Per poder donar continuïtat a un contracte de servei d'aquestes característiques tècniques i d'alt valor econòmic, s'ha previst una durada més llarga de contracte que en licitacions anteriors. Això permetrà a la DGPEIS dissenyar l'operativa a mig termini aprofitant els recursos que ara es liciten.

Per tot això, s'ha previst que el contracte s'iniciï l'1 de juliol de 2025 i sigui vigent fins al 31 de desembre de 2027, prorrogable fins a un màxim de de dos anys. També s'ha contemplat la possible modificació del contracte en un 20%, davant la possibilitat de les necessitats operatives que es puguin produir durant el període de vigència proposat, atenent a les hores de vol màximes fixades en el plec de prescripcions tècniques.

Es preveu un increment de les hores de vol fixades en el plec de prescripcions tècniques fins a un màxim d'un 20%, en cas que un augment de les missions, o de modificacions

substancials en el desplegament operatiu facin que les hores de vol contractades inicialment resultin insuficients.

D'aquesta forma el valor estimat del contracte és el següent:

VALOR ESTIMAT DEL CONTRACTE								
Pressupost 2025 (6 mesos)	Pressupost 2026	Pressupost 2027	Modificació 2025-2027	Pròrroga 2028	Modificació pròrroga 2028	Pròrroga 2029	Modificació pròrroga 2029	TOTAL
1.389.261,00 €	2.701.365,00 €	2.851.520,00 €	362.900,20 €	2.857.328,00 €	146.320,00 €	2.851.520,00 €	146.320,00 €	13.306.534,20 €

11. Justificació de la no divisió en lots

D'acord amb el que disposa l'article 99.3 de la LCSP no es considera adient la divisió en lots atès que la complexitat de l'objecte del contracte no permetria la correcta execució des del punt de vista tècnic.

12. Altres aspectes de la licitació

12.1 Clàusula ambiental

Per tal d'evitar desplaçaments i emissions de CO2, les eventuais reunions del representant de l'empresa amb els responsables de la DGPEIS han de ser preferentment telemàtiques.

12.2 Penalitats

Es contempla la possibilitat que l'Administració pugui imposar penalitats proporcionals a la gravetat de l'eventual incompliment per part de la contractista, en essència, pel retard en la incorporació, la inoperativitat, l'incompliment d'equip o equipament, deficiències o mal funcionament de l'equipament i retard en l'inici de l'operació.

El cap de la Divisió Sala Central de Bombers