

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE SANITARIO AÉREO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN Y ÁREAS LIMÍTROFES, POR PROCEDIMIENTO ABIERTO, EN EL ÁMBITO DE LA GERENCIA REGIONAL DE SALUD DE CASTILLA Y LEÓN.**

## **1. OBJETO**

---

El objeto del presente contrato es el servicio de transporte sanitario aéreo, que comprende la asistencia, evaluación y traslado de todos los pacientes a los que la Gerencia Regional de Salud de Castilla y León (en adelante Sacyl) tenga el deber legal o convencional de prestar asistencia, así como el resto de misiones establecidas en el pliego de prescripciones técnicas (en adelante PPT).

**Codificación del objeto del contrato:** Códigos de clasificación:

- Código CPA: 86.90.1 "Otros servicios de salud"
- Código CPV: 85140000-3 "Servicios de ambulancias"
- Clasificación según RD 773/2015: Grupo R. Subgrupo R-2, "Traslado de enfermos por cualquier medio de transporte"

## **2. LOTES**

---

División en lotes: NO.

La razón principal por la cual no se subdivide el expediente en lotes es porque se trata de un servicio que se configura como un sistema de gestión integral de atención y respuesta a las urgencias y emergencias médicas dentro de la Comunidad de Castilla y León.

La Gerencia de Emergencias Sanitarias (GES) es el Servicio de Emergencias Médicas (SEM) de la Comunidad y, por tanto, la encargada de prestar atención a las urgencias y emergencias extrahospitalarias que demande la población de Castilla y León, en cualquiera de sus áreas sanitarias.

Esto supone que los cuatro helicópteros sanitarios cuyo servicio se pretende contratar no tienen límites geográficos y deben atender a toda la población. Se activarán dependiendo de dónde ocurre el incidente y la demanda asistencial, de la gravedad del caso y de la disponibilidad de los medios con los que cuenta la GES, lo que implica que los cuatro helicópteros puedan volar indistintamente por las 9 provincias de la Comunidad, y hace que el objeto del contrato sea ineludiblemente una totalidad, no pudiendo dividirse en lotes.

Por otro lado, las horas de vuelo que se contratan son conjuntas para los cuatro helicópteros, independientemente de que se activen y vuele más uno u otro, lo que implica que la entidad que preste el servicio sea única para todo el contrato.

Por tanto, la contratación del servicio de transporte sanitario aéreo debe hacerse de forma conjunta y homogénea, sin separarlo en lotes, para lograr una correcta organización y conseguir mayor eficacia, eficiencia y coordinación en la ejecución de las prestaciones incluidas en el contrato.

### **3. NECESIDADES**

---

La Administración sanitaria debe garantizar la prestación del transporte sanitario a los pacientes, cuya asistencia está obligada a prestar según la Ley 16/2003 de 28 de mayo de Cohesión y Calidad del Sistema Nacional de Salud y el Real Decreto 1030/2006, de 15 de septiembre, por el que se establece la cartera de servicio comunes del Sistema Nacional de Salud, habiéndose asignado a la GES la asistencia sanitaria extrahospitalaria urgente y el transporte sanitario con carácter de urgencia y de emergencia, de acuerdo a la Resolución de 26 de Julio de 1999, por la que se crean los puestos de personal sanitario en los Centros Coordinadores de Urgencias y en las Unidades Móviles de Emergencias. (BOE 10 de agosto de 1999).

Para dar esta respuesta la GES cuenta con un Dispositivo Asistencial formado por el Centro Coordinador de Urgencias y las Unidades Asistenciales Avanzadas (Unidad Medicalizada de Emergencias, Unidad Medicalizada de Transporte Interhospitalario y Helicópteros Sanitarios) y Básicas (Unidades de Soporte Vital Básico).

Los Helicópteros Sanitarios (HEMS) permiten conseguir que asistencia sanitaria, altamente cualificada (soporte vital avanzado), pueda llegar en el menor tiempo posible a pacientes en situación crítica y asegurar que dicha asistencia pueda prestarse a toda la población, a pesar de la dispersión geográfica y la orografía que dificulta el acceso terrestre a algunas zonas de la Comunidad.

Actualmente el servicio de transporte sanitario aéreo se está prestando a través de un contrato cuyo plazo de ejecución finalizó el 31 de marzo de 2021.

Para prestar este servicio, se disponen de tres aeronaves cuyas Bases de Operaciones están ubicadas en Burgos, Astorga (León) y Salamanca. El ámbito de actuación es todas las Áreas de Salud de la Comunidad Autónoma no teniendo límites provinciales. No obstante, cada HEMS tiene una zona de intervención preferente, entendida como tal, la zona geográfica de la CCAA a la que es capaz de llegar en un tiempo inferior o igual a 30 minutos.

En una CCAA como la nuestra, fuera de esta corona de 30 minutos queda una importante franja de territorio que afecta fundamentalmente, a las Áreas Sanitarias de Avila, Segovia y Valladolid. En estas Áreas existen zonas en las que el tiempo de respuesta de los HEMS supera estos 30 minutos y tampoco se disponen de Unidades Asistenciales Avanzadas terrestres que puedan dar respuesta en este tiempo.

La incorporación de un cuarto helicóptero, permitirá recuperar la prestación original de este servicio y servirá para: 1) mejorar el tiempo de respuesta ante una demanda sanitaria urgente en determinadas zonas geográficas y 2) para reducir el tiempo de traslado de las zonas más alejadas de los hospitales. Este hecho es muy significativo para las personas que padecen una patología tiempo-dependiente como el ictus, el infarto o una enfermedad traumática grave, en el que el tiempo de respuesta y la atención en un centro hospitalario útil es clave para la supervivencia y la recuperación del paciente.

Por otra parte, la disponibilidad de cuatro aeronaves contribuirá a mejorar la prestación del traslado interhospitalario de pacientes críticos, al reducir el tiempo empleado en trasladar un paciente desde un hospital a otro de mayor nivel asistencial, ya sea fuera o dentro de la CCAA. Esta prestación, se ha revelado durante esta pandemia como un aspecto fundamental a tener en cuenta, especialmente si se pretende potenciar y consolidar el concepto de que todas las Unidades de Cuidados Intensivos de los diferentes hospitales trabajen como un "área única".

Además, a través de otro contrato se están realizando los trabajos necesarios para adaptar las helisuperficies de la Comunidad a los requisitos normativos para poder implementar el vuelo nocturno. Está previsto que esta circunstancia se produzca durante la ejecución del contrato de transporte sanitario aéreo. Esta posibilidad permitiría disponer de un HEMS operativo durante 24 horas, facilitando en primer lugar el traslado interhospitalario (se priorizará las adaptaciones de las helisuperficies hospitalarias) y posteriormente los traslados primarios (adaptación de otras helisuperficies que existen en la CCAA).

En definitiva, estas Unidades Asistenciales prestarán servicios de carácter primario, así como el traslado de pacientes desde un centro hospitalario a otro. Estos recursos sanitarios sólo podrán ser activados y movilizados para todos los servicios objeto de este contrato por el Centro Coordinador de Urgencias.

Cuando la población demande un servicio asistencial que por la gravedad del incidente, la lejanía, la situación de urgencia vital o por ser un accidente con múltiples víctimas, precise de los servicios de los HEMS, éstos serán activados por el Centro Coordinador de Urgencias que indicará el lugar del incidente, la posible situación de los afectados y el hospital de referencia al que serán trasladados los pacientes, asegurando la calidad y la rapidez en la asistencial.

La GES necesita ineludiblemente disponer de estas Unidades Asistenciales para dar respuesta a las demandas de asistencia urgente que se generan. El servicio del transporte sanitario aéreo que se contrata abarca una serie de tareas cuya solicitud se realizará por la GES y que se definen en el PPT de este contrato.

Dado que la Administración no dispone de medios para prestar este servicio y la diversidad de prestaciones existentes en un servicio de estas características, se debe acudir a su contratación con empresas especializadas en transporte sanitario, por cuanto la propia Administración no podría prestarlo directamente sin que el coste del servicio se viera incrementado de manera desproporcionada.

---

#### **4. PROCEDIMIENTO**

Procedimiento: Abierto.

Tramitación: Ordinaria.

---

#### **5. PLAZO DEL CONTRATO**

**Duración del contrato:** El periodo de vigencia del contrato se fija en un período inicial de **3 años**.

En el caso de que a la fecha de formalización del contrato, el adjudicatario no disponga de los medios materiales y personales ofertados y de los exigidos en el PPT, contará con un plazo máximo de 2 meses desde esa fecha hasta la de inicio de ejecución de la prestación del mismo.

**Fecha inicio prevista:** 1 de octubre de 2021.

**Prórrogas:** Prorrogable hasta un máximo de **2 años más**, siendo la duración máxima del contrato de **5 años**. La prórroga se formalizará, previa la oportuna tramitación del expediente administrativo, en documento escrito.

La prórroga máxima del contrato de 2 años, incluye la prestación de hasta un máximo de 2.880 horas de vuelo efectivo. En caso de que la prórroga se realizase por un periodo inferior, el número de horas será proporcional el periodo de tiempo de la prórroga.

De acuerdo con lo establecido en el art. 29.4 de la LCSP, si finalizado el plazo de ejecución, incluidas las prórrogas (si las hubiere), no se hubiera formalizado el nuevo contrato que garantice la continuidad de la prestación a realizar por el contratista como consecuencia de incidencias resultantes de acontecimientos imprevisibles para el órgano de contratación producidas en el procedimiento de adjudicación y existan razones de interés público para no interrumpir la prestación, se podrá prorrogar el contrato originario hasta que comience la ejecución del nuevo contrato y en todo caso por un periodo máximo de nueve meses, sin modificar las restantes condiciones del contrato, siempre que el anuncio de licitación del nuevo contrato se haya publicado con una antelación mínima de tres meses respecto de la fecha de finalización del contrato originario.

## **6. CRÉDITO PRESUPUESTARIO Y PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN**

El crédito presupuestario es de **21.498.708,00 €**.

Teniendo en cuenta que la previsión de la cuantía del precio imputable a cada ejercicio presupuestario ha de efectuarse a mes vencido con el fin de que el reconocimiento de la obligación del mes de diciembre se pague con cargo al ejercicio presupuestario siguiente, el presupuesto base de licitación desglosado por anualidades es:

<b>Ejercicio Presupuestario</b>	<b>Aplicación Presupuestaria</b>	<b>Importe</b>
2021	05.22.312A04.26501.0	1.194.372,67 €
2022	05.22.312A04.26501.0	7.166.236,00 €
2023	05.22.312A04.26501.0	7.166.236,00 €
2024	05.22.312A04.26501.0	5.971.863,33 €
<b>TOTAL</b>		<b>21.498.708,00 €</b>

La actividad no está gravada por el Impuesto sobre el Valor Añadido, de conformidad con el artículo 20.Uno de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre del IVA.

• **Costes directos e indirectos:**

<b>COSTES DIRECTOS</b>	<b>18.438.000,00 €</b>
<b>Personal</b>	<b>9.061.500,00 €</b>
Comandantes (8)	2.269.200,00 €
Copilotos (8)	1.368.000,00 €
Técnicos Mecánicos Aeronáuticos (8)	1.399.500,00 €
Dirección Médica	43.200,00 €
Médicos (12)	2.286.000,00 €
Enfermeros (12)	1.695.600,00 €
<b>Otros Costes Directos</b>	<b>9.376.500,00€</b>
<b>COSTES INDIRECTOS</b>	<b>3.060.708,00 €</b>
<b>COSTES TOTALES ESTIMADOS</b>	<b>21.498.708,00 €</b>

En el estudio de costes y entendiendo que la mayor parte del contrato son servicios de personal, amortización de las aeronaves y mantenimiento de las mismas, se ha tenido en cuenta, entre otros, el coste actual del contrato vigente, la situación socioeconómica del momento y el convenio laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros, su mantenimiento y reparación, de ámbito estatal (Resolución de 29 de junio de 2020, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el III Convenio colectivo laboral para el sector del transporte y trabajos aéreos con helicópteros, su mantenimiento y reparación, BOE de 10/07/2020).

Se ha valorado que el presupuesto base de licitación, incluidos costes indirectos y márgenes empresariales es de 21.498.708,00 €, siendo un servicio exento de IVA, por un periodo de tres años. Estos costes se han calculado para hasta 4.320 horas de vuelo efectivo.

Se han estudiado costes medios de servicios en otras Comunidades Autónomas con aeronaves de iguales características y prestaciones semejantes, resultando el estudio de costes similar y

siendo la única diferencia que el personal sanitario adscrito al contrato corresponde a la empresa adjudicataria.

El servicio se lleva a cabo por profesionales con la categoría de pilotos comandantes, copilotos, técnicos de mantenimiento de aeronaves y personal sanitario, médicos y enfermero/as, con suficiente experiencia, en cada categoría, en la atención de urgencias y emergencias sanitarias que permitan asegurar la calidad del servicio tan específico.

El personal de aeronavegación de cada helicóptero para cada jornada estará compuesto por: un piloto con funciones de comandante, un piloto con funciones de copiloto y un técnico de mantenimiento con permanencia física de las 12 horas de servicio diario. Estos profesionales deben tener experiencia aeronáutica acreditada en misiones sanitarias, lo que les confiere un alto grado de responsabilidad y autonomía en la toma de decisiones en el momento de planificar y ejecutar el vuelo para poder prestar la asistencia sanitaria.

El contrato implica una formación específica y permanente de la tripulación aeronáutica con capacitación para realizar vuelos instrumentales, de tal forma que ante situaciones críticas puedan realizar maniobras de aterrizaje en las que el riesgo para el resto de la tripulación, personal sanitario y paciente sea el menor posible. La formación continuada del personal de aeronavegación cuenta como horas máximas anuales permitidas de vuelo, lo que implica una disminución potencial de horas de servicio sanitario.

Se ha considerado la prestación del servicio con aeronaves ligeras, sin exigencias de naves nuevas, pero con sistemas de mantenimiento y revisiones periódicas frecuentes y con la presencia permanente de un mecánico en las bases de los helicópteros.

Además las aeronaves deben estar acondicionadas para vuelo instrumental (IFR) y nocturno, lo que permite la realización de vuelos con situaciones meteorológicas adversas y poder, cuando la Administración lo decida, que uno de los helicópteros realice vuelo nocturno, precisando únicamente aumentar los profesionales de vuelo y ampliando las horas de servicio del personal sanitario, sin precisar otro helicóptero.

Se recogen precios de seguros de las naves, riesgos de accidentes, seguros de responsabilidad civil.

Los costes indirectos se han valorado teniendo en cuenta la necesidad de costes estructurales, los servicios del departamento de calidad y estudio de resultados y costes de adscripción de ATO, AESA, etc., que no existen en otros sectores.

Los permisos, licencias, habilitaciones, adscripción a ATO (Escuela de pilotos), permisos de AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea), Centro de Gestión de mantenimiento de aeronave (CAMO) que conlleva el servicio a prestar, hace que los gastos estructurales se vean incrementados, valorándose como un 10 % adicional sobre costes directos e indirectos.

La entidad adjudicataria pondrá todos los medios físicos y permisos y licencias para las bases operativas de los helicópteros, hangares y lugar de permanencia de todo el personal de servicio, ya sea en aeropuertos civiles o en helipuertos para el fin encomendado.

## **7. PRECIO DEL CONTRATO**

---

El precio del contrato se ha calculado por el sistema de presupuesto fijo para la actividad contenida en el PPT (hasta 4.320 horas de vuelo efectivo).

La justificación de utilizar una determinación del precio a tanto alzado es porque el servicio que se contrata es un servicio global que incluye la disponibilidad de las aeronaves durante todo el tiempo de posible activación, no solamente la hora de vuelo efectivo.

## **8. REVISIÓN DE PRECIOS**

---

No procede. Justificación art. 103 de la LCSP

## **9. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO**

---

El valor estimado total de los contratos incluyendo las eventuales prórrogas, para los **5 años de vigencia máxima**, es el siguiente:

**Valor estimado del contrato: 40.644.808,48 €** (según lo dispuesto en el artículo 101 del LCSP).

Cálculo del valor estimado del contrato:

**1.- Vigencia Inicial del Contrato: 24.194.279,38 €**

a) Contrato inicialmente previsto: 21.498.708,00 €

b) Modificaciones contractuales previstas: 2.695.571,38 €

Implementación vuelo nocturno: 2.407.571,38 €

Horas de vuelo adicionales: 288.000,00 €

**2.- Importe Prórroga: 16.450.529,10 €.**

a) Contrato inicialmente previsto: 14.332.472,00 €

b) Modificaciones contractuales previstas: 2.118.057,10 €

Implementación vuelo nocturno: 1.926.057,10 €

Horas de vuelo adicionales: 192.000,00 €

## **10. SOLVENCIAS Y CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA**

---

### **10.1. Solvencia económica y financiera:** Medios de acreditación y condiciones mínimas:

Volumen anual de negocios: La elección del medio indicado en el artículo 87.1.a) de la LCSP para acreditar la solvencia económica, se considera el medio más apropiado para el objeto de este contrato al presuponer que el licitador dispone de la liquidez necesaria que pueda garantizar, desde el punto de vista económico, la ejecución del contrato. Para esto, se requiere que la cifra anual de negocios sea de importe igual o superior a **10.749.354,00 €** en cualquiera de los tres últimos ejercicios contables aprobados y depositados en el Registro Mercantil u oficial que corresponda, acreditado mediante certificación, nota simple o información análoga expedida por el Registro y que contenga las cuentas anuales, siempre que esté vencido el plazo de presentación y se encuentren depositadas. Los empresarios individuales no inscritos deben presentar su libro de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

### **10.2. Solvencia técnica:**

Relación de los principales servicios o trabajos realizados de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato. La elección del medio indicado en el artículo 89.1.a) de la LCSP para acreditar la solvencia técnica o profesional, viene motivada por la necesidad de que los licitadores dispongan de la experiencia necesaria para la correcta ejecución del contrato, y para ello, el medio más adecuado de entre los especificados en el artículo 89 de la LCSP es éste.

Se requiere la relación de los principales servicios o trabajos realizados en los últimos tres años, con importe, fecha y destinatario público o privado de los mismos. Los servicios o trabajos efectuados, se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público o cuando el destinatario sea un comprador privado, mediante un certificado expedido por éste o a falta de certificado, mediante una declaración del empresario. En su caso, estos certificados serán comunicados directamente al órgano de contratación por la autoridad competente.

El importe que el empresario deberá acreditar, en el año de mayor ejecución de servicios de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto de los contratos derivados, será de **5.016.365,20 €**. Para determinar que un trabajo o servicio es de igual o similar naturaleza al que constituye el objeto del contrato, se tomará como criterio de correspondencia entre los servicios realizados por el empresario y los que constituyen e objeto del contrato, los tres primeros dígitos de los respectivos códigos CPV.

Habilitación empresarial exigible:

\_ Aportar certificado ISO 9001, o certificación equivalente, según los requisitos de la norma UNE 179002:2018 (Servicios sanitarios. Sistemas de gestión de la calidad para empresas de transporte sanitario).

#### **Justificación de la Solvencia:**

Se exige el sistema de solvencia de acuerdo a los Artículos 87.1 a) y 90.1 a) y d), porque garantiza una experiencia previa de las empresas en relación con el servicio de características similares.

Estos requisitos mínimos están vinculados directamente al objeto del contrato y son proporcionales al mismo.

## **11. CRITERIOS ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO**

Según establece el artículo 145.1 de la LCSP, la adjudicación de los contratos se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio.

Como parte de los criterios se establece el precio como uno de los criterios evaluables mediante fórmulas, asignándole 25 puntos de los 65 que se otorgan a este tipo de criterios de valoración. El resto de la puntuación, 35 puntos, se asigna a criterios sujetos a evaluación previa.

La fórmula económica establecida otorga la mayor puntuación posible a la tarifa de mínimo importe ofertada y no asigna puntuación alguna a las proposiciones cuyo precio coincida con el precio máximo de licitación; al resto de ofertas se puntuará de forma proporcional.

Todos los criterios restantes están relacionados con aspectos cualitativos vinculados al objeto del contrato, en concreto con las características técnicas del equipamiento sanitario, con el equipamiento de los helicópteros y programa de mantenimiento, con los profesionales que han de llevar a cabo el servicio, con el plan de contingencia y con las aportaciones en I+D+i.

#### **11.1. CRITERIOS EVALUABLES DE FORMA AUTOMÁTICA: HASTA 65 PUNTOS.**

##### **11.1.1.- Oferta Económica: Hasta 25 puntos.**

La oferta económica se presentará a través del Anexo "OFERTA ECONÓMICA"

$$\text{Puntuación Oferta} = 25 \times \frac{\text{Baja correspondiente a la Oferta}}{\text{Baja correspondiente oferta Más barata}}$$

Baja correspondiente a la Oferta = 21.498.708,00 € – Precio de la Oferta a valorar

Baja correspondiente a la Oferta Más barata = 21.498.708,00 € – Precio de la oferta Más barata

No se aplicará esta fórmula a aquellas proposiciones que coincidan con el presupuesto base de licitación. Estas proposiciones no obtendrán puntuación alguna.

Justificación de las fórmulas (artículo 146.2.b): Para la presente licitación se ha elegido una fórmula de reparto proporcional lineal, que distribuye los puntos proporcionalmente en función de la bajada económica de las ofertas presentadas.

##### **11.1.2.- Experiencia de los pilotos al mando de helicópteros sanitarios: hasta 10 puntos:**

La oferta correspondiente a la experiencia de los pilotos se presentará a través del Anexo "OTROS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS".

Se otorgará la máxima puntuación al licitador cuyos pilotos comandantes acrediten mayor número de horas de media realizadas al mando en helicópteros sanitarios, de igual tipo del ofertado, hasta

el día de la publicación de la licitación en el DOUE, por encima de las 300 horas exigidas en el PPT. Al resto se les valorará de forma proporcional.

La media de las horas se calculará aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Nº horas de media} = \frac{\Sigma \text{ horas de vuelo de los pilotos comandantes al mando de HEMS}}{\text{nº de pilotos comandantes}}$$

En el caso de que el número de horas de media sea de 300 (mínimo establecido en el PPT), la puntuación será de cero puntos.

La adjudicataria acreditará su oferta, antes del inicio de la ejecución del contrato, mediante certificados de servicios para el Sistema Nacional de Salud o servicios sanitarios privados.

#### **11.1.3.- Programa de mantenimiento: hasta 10 puntos.**

**A)** Se valorará al licitador que oferte disponer de una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) propio, con sede y localizado en España. La acreditación se realizará a través del certificado de AESA, estando vigente a fecha de finalización del plazo de presentación de licitaciones: **5 puntos.**

**B)** Se valorará disponer de centro de mantenimiento para el modelo de flota ofertada en este contrato en España, así como que tenga personal de mantenimiento para el tipo de aeronaves que ofertan. Dicho centro deberá llevar en funcionamiento al menos dos años hasta el día de finalización de presentación de ofertas.

La acreditación se realizará a través del certificado de AESA: **5 puntos.**

#### **11.1.4.- Aspectos técnicos en los helicópteros: hasta 10 puntos.**

La oferta correspondiente a los aspectos técnicos en los helicópteros se presentará a través del Anexo "OTROS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS".

Forma de valoración: Mayor funcionalidad de los helicópteros en la capacidad de carga y velocidad de crucero de las aeronaves respecto las establecidas en el PPT:

**A)** Capacidad de carga: hasta 5 puntos. Se calculará la media de las capacidades de carga de los cuatro helicópteros titulares aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Media de capacidad de carga} = \frac{\Sigma \text{ capacidad de carga de los helicópteros titulares}}{4}$$

En el caso de que la media de las capacidades de carga sea 545 kg. (mínimo establecido en el Anexo I del PPT), la puntuación será de cero puntos.

Se otorgará la máxima puntuación al licitador cuya media de las capacidades de carga de los helicópteros titulares sea mayor, el resto de ofertas se puntuarán de forma proporcional.

- B) Velocidad de crucero: hasta 5 puntos. Se calculará la media de las velocidades de crucero de los cuatro helicópteros titulares aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Media de la velocidad de crucero} = \frac{\Sigma \text{velocidad de crucero de los helicópteros titulares}}{4}$$

En el caso de que la media de las velocidades de crucero sea 120 nudos (mínimo establecido en el PPT), la puntuación será de cero puntos.

Se otorgará la máxima puntuación al licitador cuya media de las velocidades de crucero de los helicópteros titulares sea mayor (nudos a plena carga y a nivel del mar), el resto de ofertas se puntuarán de forma proporcional.

#### **11.1.5.- Antigüedad de los helicópteros titulares: hasta 5 puntos.**

La oferta correspondiente a las características de las aeronaves se presentará a través del Anexo "OTROS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS".

Se considerará como antigüedad el periodo comprendido entre la fecha de primera matriculación y la fecha de finalización del plazo establecido para presentar las ofertas.

Se sumará la antigüedad de los 4 helicópteros titulares.

Se otorgará la máxima puntuación al licitador que oferte helicópteros con menor antigüedad. Al resto de licitadores se les restará 0,25 puntos por cada año de más antigüedad, redondeando por años completos.

#### **11.1.6.- Oferta de servicios preventivos u operaciones de reconocimiento de helisuperficies/ helipuertos: hasta 5 puntos.**

La oferta correspondiente a la realización de estos servicios se presentará a través del Anexo "OTROS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS".

Si la entidad oferta la realización de dispositivos de riesgo previsible de carácter sanitario (servicios preventivos) u operaciones de reconocimiento de helisuperficies/helipuertos por encima de las establecidas en el PPT, se otorgará 1 punto por cada uno de ellos con un máximo de 5 puntos.

El número de servicios ofertados se computarán con carácter anual.

Las horas de vuelo realizadas en la ejecución de estos servicios ofertados no se computarán en el número de horas de vuelo efectivo establecidas como máximas en el PPT.

## **11.2. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN SUJETOS A EVALUACIÓN PREVIA: HASTA 35 PUNTOS.**

La oferta correspondiente a los criterios de adjudicación sujetos a evaluación previa se presentará a través de una Memoria en la que se detallarán los siguientes apartados:

### **11.2.1.- Aspectos técnicos sanitarios: hasta 15 puntos.**

Forma de valoración:

- Dotación de sistemas de prevención ante enfermedades infecciosas de alto riesgo de transmisión (cápsulas de aislamiento, paneles de aislamiento u otras): hasta 7 puntos.
- Mayor dotación del equipamiento sanitario exigido en el PPT destinado a mejorar la calidad de la prestación del servicio: hasta 4 puntos.
- Incorporación de nuevas tecnologías en el equipamiento sanitario sobre lo exigido en los pliegos técnicos: hasta 4 puntos.

### **11.2.2.- Plan de contingencias: hasta 10 puntos.**

Se valorará la presentación y contenido de un Plan de Contingencia que detalle cómo va a responder la empresa ante las situaciones imprevistas y/o extraordinarias que puedan acontecer. El Plan debe tener detallados:

- Procedimiento de activación del Plan: Descripción de las diferentes fases de desarrollo
- Medios materiales y humanos para su implementación
- Tiempos de respuesta empleados en cada fase.

### **11.2.3.- Presentación del proyecto del departamento de I+D+i: hasta 2 puntos.**

Forma de valoración: se valorará la presentación de un proyecto del departamento de I+D+i en el que recoja nuevas propuestas y desarrollos tecnológicos que permitan mejorar la prestación del servicio, como son

- propuestas innovadoras respecto a la adaptación de los HEMS para la prestación del servicio en una Comunidad con una orografía adversa y población dispersa,
- propuesta de desarrollo tecnológico con capacidad de integración a la tecnología Sacyl para conocer mejor el posicionamiento y estatus de los HEMS,
- oferta de asesoramiento para cambios en las aeronaves, mejoras en diseños, capacidad de adaptación a necesidades no previstas.

### **11.2.4.- Formación continuada de los profesionales sanitarios: hasta 4 puntos.**

Forma de valoración: Se valorará el contenido y duración de los cursos ofertados relacionados con la actividad que deben desarrollar, por encima de las 30 horas exigidas en el PPT; formación cualificada en intervenciones de emergencias en HEMS, asistencia a neonatos, cursos de coordinación.

### **11.2.5.- Formación continuada de los profesionales de vuelo: hasta 4 puntos.**

Forma de valoración: se valorará el contenido de los cursos incluidos en el plan de formación del personal de vuelo encaminado a la seguridad del personal adscrito al servicio, medios utilizados- simuladores, modalidad, duración.

## **12.- CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO**

---

En ejecución del segundo párrafo del artículo 202.1 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, debido al carácter altamente cualificado de la prestación del servicio, se considera que de las condiciones especiales establecidas en el citado texto legal, las que mejor se adaptan al mismo son las de contenido medioambiental la adecuada gestión de los residuos que se generen para el mantenimiento de las aeronaves y sustitución de piezas, objeto del presente contrato.

1.- La empresa adjudicataria deberá concretar las medidas que favorezcan estas condiciones especiales de ejecución del contrato. Para ello, deberá contar con un contrato para la gestión de residuos con una empresa homologada y cuya vigencia abarque todo el periodo de este contrato y para todos los centros asignados al contrato.

La GES requerirá esta documentación, a efectos de comprobar su correcta aplicación, al inicio de la ejecución del contrato y al menos cada 12 meses durante la ejecución del contrato.

2.- El contratista tiene la obligación de someterse a la normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos.

### **13.-GARANTÍA PROVISIONAL**

---

Garantía provisional: NO.

### **14.-URGENCIA**

---

Procedimiento de urgencia: NO.

### **15.-MODIFICACIONES CONTRACTUALES PREVISTAS: Art. 204 LCSP**

---

#### **A) Implementación del vuelo nocturno:**

Se contempla la posibilidad de modificación del contrato consistente en la implementación del vuelo nocturno de uno de los helicópteros cuando las características de las infraestructuras de la Comunidad lo permitan y así lo considere la GES. Previendo que la modificación del contrato se produzca el 1 de abril de 2022, la parte del precio del contrato deberá incrementarse en un importe máximo de 963.028,55 € anual, suponiendo un importe máximo hasta la fecha de finalización de la vigencia inicial del contrato de 2.407.571,38 €.

Cuando se implemente el vuelo nocturno, el número de horas de vuelo efectivo se incrementará hasta 200 horas de vuelo efectivo más al año, o la parte proporcional que corresponda según la

fecha en que se implante. Esas horas de vuelo efectivo deberán realizarse de ocaso a orto por el helicóptero destinado a realizar vuelo nocturno.

Su coste estará incluido en el precio estimado para la incorporación de este recurso.

#### **B) Horas adicionales:**

Se contempla la posibilidad de modificación del contrato en el caso de que durante su ejecución se consumiesen las horas máximas establecidas: 4.320 horas de vuelo efectivo para la duración inicial de 3 años o la parte proporcional en el caso de prórroga.

En este caso, el coste de cada hora de vuelo efectivo será de 800,00 €/ hora,

Previendo una estimación máxima de 360 horas para la duración inicial de 3 años, la parte del precio del contrato deberá incrementarse en un importe máximo de 288.000,00 €.

En todo caso, se podrán realizar las modificaciones correspondientes a los artículos 205 y 206 de la LCSP.

- **Costes directos e indirectos del vuelo nocturno de uno de los helicópteros (desde la fecha prevista, 01/04/2022, hasta la finalización de la vigencia inicial del contrato, es decir 30 meses):**

<b>COSTES DIRECTOS</b>	<b>2.064.812,50 €</b>
<b>Personal</b>	<b>1.602.312,50 €</b>
Comandantes (2)	472.750,00 €
Copilotos (2)	285.000,00 €
Técnicos Mecánicos Aeronáuticos (2)	291.562,50 €
Médicos (2)	317.500,00 €
Enfermeros (2)	235.500,00 €
<b>Otros Costes Directos</b>	<b>462.500,00 €</b>

<b>COSTES INDIRECTOS</b>	<b>342.758,88 €</b>
<b>COSTES TOTALES ESTIMADOS</b>	<b>2.407.571,38 €</b>

Para el cálculo de estos costes se ha tenido en cuenta que para incrementar la operatividad de un helicóptero diurno a 24 horas hay que incurrir en los siguientes costes (estimación anual):

- Personal:
  - 2 Comandantes
  - 2 Copilotos
  - 2 Técnicos mecánicos aeronáuticos
  - 2 Médicos
  - 2 Enfermeros
  - Formación: 25.000 €
- Combustible: se estima un coste de 800 € cada hora. Como el límite de horas anuales establecidas para el vuelo nocturno es de 200, supone 160.000 €
- Gastos generales: se estiman unos costes generales del 10% de los costes anteriores.
- Beneficio empresarial del 6%.

No se han incrementado costes en concepto de instalaciones, aparataje, etc. porque todos estos conceptos ya están incluidos en la estimación del coste del servicio diurno y la implementación del vuelo nocturno no supone ningún incremento de estos requerimientos.

Este coste anual hay que elevarlo a 30 meses, que es el tiempo previsto para esta modificación.

• **Costes de las horas adicionales para la vigencia inicial del contrato:**

El único coste relacionado con este concepto es el del combustible, que se estima en 800,00 €/hora de vuelo efectivo. Se tiene en cuenta solamente este coste porque los servicios que se realicen, en caso de agotarse las 4.320 horas que recoge el contrato, se realizarán dentro del horario que ya está previsto en el mismo, con las dotaciones de personal y de recursos ya establecidos, por lo que no requiere ningún coste añadido.

La estimación económica para las 360 horas máximas previstas para la duración inicial del contrato será de 288.000,00 €.

## **16.- FINALIDAD DE LA CESIÓN DE DATOS IDENTIFICATIVOS**

En relación a las obligaciones del adjudicatario en materia de tratamiento de los datos, de acuerdo al objeto de este contrato, la entidad adjudicataria tiene la obligación de poner a disposición todo el equipamiento que sea necesario para llevar a cabo la prestación, tal y como contempla el PPT.

Por lo tanto, la entidad tiene que disponer de todos los datos identificativos de los pacientes y es además responsable de la custodia y transmisión segura de aquellos datos clínicos que sean almacenados o tratados desde sus soportes informáticos.

La finalidad de la cesión de los datos es

- permitir la identificación de pacientes atendidos.
- tratamiento, almacenamiento y transmisión de la información clínica.

Valladolid, 10 de mayo de 2021

LA DIRECTORA TÉCNICA HOSPITALARIA Y DE PROGRAMACIÓN ASISTENCIAL



Fdo.: Gloria Sánchez Antolín



