



En cumplimiento de lo señalado en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014

### **Expediente de Contratación Procedimiento Abierto (Art. 156-158)**

### **Contrato Mixto de Obra/Suministro**

**Referencia:** P.O.93.23

**Contrato de mixto de Obra/Suministro de:** “Ampliación del sistema de control de accesos en diversos emplazamientos del puerto de Maó para la Autoridad Portuaria de Baleares”

<b>1. Justificación del Valor Estimado del Contrato certificándose que todos los conceptos incluyen los costes laborales, ajustándose al Convenio Colectivo vigente.</b>		
Presupuesto base de licitación sin IVA		407.881,02 € sin IVA
Presupuesto de todas las prórrogas		
Otros		
Total Valor Estimado del Contrato sin IVA		407.881,02 € sin IVA
Anualidades	2026	407.881,02 € sin IVA
<b>2. CPV</b>		
45233292-2 Instalación de equipo de seguridad 42961100-1 Sistema de control de acceso 35125300-2 Cámaras de seguridad		
<b>3. Informe Justificativo de la necesidad de la contratación (Art. 116.1 y 116.4.e): motivar la necesidad del contrato: objeto directo, claro y proporcional</b>		
Suministro, instalación, integración y puesta en servicio de un sistema integral de control de accesos en diversos emplazamientos del Puerto de Maó, destinado a ampliar las funcionalidades del sistema actualmente operativo.		
<b>Justificación</b>		
La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) tiene la responsabilidad de garantizar la seguridad y el control de las zonas restringidas del dominio público portuario bajo su gestión. Actualmente, el Puerto de Maó cuenta con sistemas de control que, si bien son funcionales, presentan las siguientes necesidades de actuación inmediata:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obsolescencia y Limitación Funcional: Existen elementos físicos y lógicos que han alcanzado el fin de su vida útil o que no permiten la integración de nuevas tecnologías de identificación (lectores multitecnología, QR, NFC).</li> </ul>		



- Dependencia de Gestión Manual: En zonas como La Colàrsega y el Muelle Pesquero, persiste una dependencia de llaves físicas o aperturas manuales por parte de la Policía Portuaria, lo que genera ineficiencias operativas y falta de trazabilidad en tiempo real.
- Vulnerabilidad en la Seguridad Portuaria: La falta de una monitorización avanzada mediante CCTV vinculada directamente a los eventos de acceso (viales de entrada/salida y molinetes) supone un riesgo para el cumplimiento de los estándares de seguridad exigidos en infraestructuras críticas.

El presente contrato se ha diseñado como una solución integral que no solo suministra equipos, sino que ejecuta la ingeniería, obra civil e integración necesaria para transformar el modelo actual de seguridad. El objeto es idóneo por los siguientes motivos:

- Garantía de Trazabilidad y Seguridad: La implementación de Unidades de Control de Acceso (UCA) de última generación y cámaras IP HD vinculadas permite identificar de forma inequívoca a cada vehículo, persona u operador autorizado, cumpliendo con la normativa internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP).
- Unificación y Centralización Operativa: La integración en la plataforma corporativa DASSnet de Dorlet y el sistema BVMS de Bosch permite que todos los accesos del Puerto de Maó sean gestionados de forma remota y en tiempo real desde los Centros de Control de la APB (ya sea el de Palma o el de Maó). Esto optimiza los recursos humanos de la Policía Portuaria, que puede supervisar múltiples puntos desde una ubicación centralizada.
- Mejora de la Disponibilidad y Continuidad: El contrato prevé la adecuación de infraestructuras críticas (obras de canalización, nuevos cuadros eléctricos y sistemas de alimentación ininterrumpida SAI), garantizando que el sistema de control sea resiliente ante fallos de suministro eléctrico o intentos de sabotaje.

Con la ejecución de este contrato, la APB cumple con su obligación de mantener las infraestructuras portuarias en niveles óptimos de eficiencia y seguridad. La inversión se justifica por la necesidad de:

- Digitalizar y automatizar los procesos de acceso.
- Reducir los tiempos de respuesta ante incidencias en los viales.
- Asegurar la interoperabilidad de los sistemas entre todos los puertos gestionados por la APB, unificando criterios técnicos y de explotación.

Por todo lo anterior, se considera que el presente contrato es absolutamente necesario e idóneo para la correcta prestación de los servicios de seguridad y gestión del dominio público portuario en el Puerto de Maó. Su ejecución permitirá alcanzar un nivel de protección y eficiencia operativa acorde a las exigencias actuales del sector logístico-portuario, siendo el gasto previsto proporcional y ajustado a las necesidades detectadas.

Todo ello en el marco de la competencia de “planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto”, que otorga a la APB la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Artículo 25, letra c) y las funciones de “proyectar y construir obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados” y “aprobar proyectos de inversión que están incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas



inversiones, y contratar su ejecución” previstas en el Artículo 26, letras f) y h) de la Ley de Puertos.

#### 4. Certificado existencia de crédito (Art. 116.3)

Se certifica por el Jefe del Departamento Económico Financiero la existencia de crédito

#### 5. Justificación de la no división por lotes (Art. 116.4.g):

Se justifica la licitación del presente contrato mediante un lote único, al considerar que la división del mismo en lotes perjudicaría la correcta ejecución de la prestación desde una perspectiva técnica, operativa y de seguridad.

Motivos Técnicos de la No División:

1. Interdependencia Técnica y Unidad Funcional: El alcance del contrato no se limita al suministro de equipos, sino que abarca un ciclo completo de ingeniería: replanteo, obra civil, instalación mecánica, cableado, certificación de redes (cobre y fibra óptica) e integración lógica. Existe una interdependencia crítica entre estos elementos. Por ejemplo, la correcta nivelación de las peanas (Obra Civil) y el tendido de tubo libre de halógenos son requisitos previos indispensables para la certificación de los enlaces de cobre y fibra, que a su vez son el soporte de las Unidades de Control de Acceso (UCA). Separar estos trabajos en lotes generaría un riesgo de incompatibilidad física y lógica que comprometería la puesta en servicio del sistema.

2. Integración en Sistemas Específicos Operativos (DASSnet y BVMS): El pliego exige la integración obligatoria con el software de gestión DASSnet de Dorlet (versión 2.8) y la plataforma de vídeo BVMS de Bosch. Esta tarea requiere una configuración y parametrización unitaria de las UCAs, lectores multitecnología y cámaras IP. La división en lotes (ej. separar el suministro de cámaras del suministro de UCAs) dificultaría la gestión de licencias (MBV-XCHANPRO) y la responsabilidad sobre la compatibilidad de protocolos (TCP/IP, SIP, etc.), pudiendo derivar en un conflicto de interfaces entre distintos proveedores que anularía la visión centralizada y el telecontrol en tiempo real exigido por la APB.

3. Seguridad Portuaria y Continuidad del Servicio: Tratándose de zonas restringidas del dominio público portuario (Cos Nou, La Colàrsega, Estación Marítima de Cruceros y Oficinas APB), la seguridad es crítica. El contrato incluye la sustitución y actualización de elementos obsoletos mientras el puerto sigue operativo. Una ejecución fragmentada en lotes multiplicaría los interlocutores, dificultando la planificación coordinada de los trabajos para producir la "mínima perturbación posible" en las escalas y operaciones portuarias. La unidad de ejecución garantiza que el soporte post-instalación y las pruebas de funcionamiento se realicen bajo un protocolo único de recepción.

En conclusión, la naturaleza del proyecto exige una responsabilidad integral de principio a fin. La fragmentación del objeto contractual en lotes independientes supondría una excesiva complejidad en la coordinación de las interfaces técnicas (obra civil vs. electrónica vs. software), lo que elevaría exponencialmente el riesgo de fallos en la integración y retrasos en la puesta en servicio de una infraestructura de seguridad crítica.

Asimismo, la existencia de un único adjudicatario especializado garantiza que la ingeniería de detalle sea coherente en todos los emplazamientos del Puerto de Maó, asegurando la total compatibilidad con la red corporativa y los sistemas centrales de la APB. Por tanto, la licitación en un solo lote no solo es la opción más eficiente desde el punto de vista del gasto público, sino la única que garantiza la integridad técnica y la disponibilidad del sistema requeridas para la supervisión del acceso de vehículos y personas en el entorno portuario.



### 6. Designación del Director Facultativo que asume las funciones del Responsable del Contrato (art.62 LCSP)

Se designa a D. José Miguel Esteve Lledó, Director Facultativo ejerciendo asimismo las funciones de Responsable del Contrato establecidas en el art.62 de la LCSP

### 7. Aprobación del expediente (Art. 117)

Motivada la necesidad arriba indicada, este Órgano de Contratación resuelve, en la fecha, aprobar el expediente de Contratación, aprobar el gasto asociado, así como aprobar los Pliegos de Condiciones, ordenando la apertura del procedimiento de adjudicación de la Contratación

### 8. Comisión formada por expertos (Art. 146.2.a): Ponderación de criterios de juicios de valor mayor que criterios evaluables de forma automática.

No procede

### 9. Comisión Técnica: en caso de Ponderación de criterios de juicios de valor inferior que criterios evaluables de forma automática o apoyo a la Mesa de Contratación.

Se designa a:

D. Javier Segovia Mascaró, Jefe de Departamento de Desarrollo Tecnológico e Innovación

D. José Miguel Esteve Lledó, Responsable de Sistemas

### 10. Designación de Facultativo para la recepción de la Obra (Art.243.1)

Se designa a:

D. Javier Segovia Mascaró, Jefe de Departamento de Desarrollo Tecnológico e Innovación

### 11. Supervisión de proyectos (Art. 235 en obras superiores a 500.000 €, Sin IVA)

No procede

### 12. Supervisión de proyectos por Puertos del Estado (en obras superiores a 3.000.000 €, Sin IVA)

No procede

### 13. Visto bueno del Director de la Autoridad Portuaria

Se informa favorablemente por el Director

### 14. Aprobación del proyecto (Art. 231)

Motivado en las supervisiones realizadas del Proyecto este Órgano de Contratación Resuelve la aprobación del Proyecto

### Informe Justificativo de la necesidad de la contratación

Jefe Departamento Desarrollo Tecnológico e Innovación

Firmado digitalmente por

D. Javier Segovia Mascaró

### Responsable Unidad de Inversión

Jefe de Área de Infraestructuras

Firmado digitalmente por

D. Víctor Darder Gallardo



### Jefe de Departamento

Jefe Departamento Desarrollo Tecnológico e Innovación  
Firmado digitalmente por  
D. Javier Segovia Mascaró

### Jefe de Área/Subdirección

El Subdirector de la Autoridad Portuaria de Baleares  
Firmado digitalmente por  
D. Santiago Alejos Fernández

### Existencia de crédito. Expediente incluido en la 3ª Programación de Inversiones de la APB de 1 de agosto de 2025

Jefe del Departamento Económico Financiero  
Firmado digitalmente por  
D. Miguel Rigo Salvá

### Informe favorable del PPT/RU

El Director de la Autoridad Portuaria de Baleares  
Firmado digitalmente por  
D. Antonio Ginard López

Motivada la necesidad arriba indicada, este Órgano de Contratación resuelve, en la fecha, aprobar el expediente de Contratación, aprobar el gasto asociado, así como aprobar los Pliegos de Condiciones, ordenando la apertura del procedimiento de adjudicación de la Contratación.

### Órgano de Contratación

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares  
Firmado digitalmente por  
D. José Javier Sanz Fernández

\*La fecha válida será la de la firma electrónica de la Aprobación del Órgano de Contratación