

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

- 8274** *Resolución de 16 de julio de 2020, de la Subsecretaría, por la que se publica el Convenio entre el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, E.P.E., y el Ministerio del Interior, relativo a la contratación precomercial de servicios de I+D en materia de vehículos avanzados tecnológicamente y sostenibles con el medio ambiente para el traslado de detenidos, presos y penados.*

El Secretario de Estado de Seguridad y el Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, E.P.E., han suscrito un Convenio relativo a la contratación precomercial de servicios de I+D en materia de vehículos avanzados tecnológicamente y sostenibles con el medio ambiente para el traslado de detenidos, presos y penados.

Para general conocimiento, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, dispongo la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del referido Convenio como anejo a la presente Resolución.

Madrid, 16 de julio de 2020.–El Subsecretario de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, Antonio J. Hidalgo López.

ANEJO

Convenio entre el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial E.P.E. y el Ministerio del Interior (Dirección General de la Guardia Civil), relativo a la contratación precomercial de servicios de I+D, en materia de vehículos avanzados tecnológicamente y sostenibles con el medio ambiente para el traslado de detenidos, presos y penados

En Madrid, a 12 de mayo de 2020.

REUNIDOS

De una parte, don Rafael Pérez Ruiz, actuando en nombre y representación del Ministerio del Interior (Dirección General de la Guardia Civil), en su calidad de Secretario de Estado de Seguridad, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 84/2020, de 17 de enero (BOE 16, de 18 de enero), y con competencia para la suscripción de convenios en el uso de las atribuciones que le confiere el artículo 62.2.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

De otra, don Francisco Javier Ponce Martínez, en su calidad de Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, E.P.E., en adelante CDTI, Entidad Pública Empresarial creada por RDL 8/1983, de 30 de noviembre, actuando en nombre y representación de esta entidad en virtud de los poderes que le han sido otorgados por el Consejo de Administración del CDTI, y protocolizados ante el Notario de Madrid don Emilio Sánchez Carpintero Abad, en escritura pública otorgada el día 7 de septiembre de 2018.

Ambas partes, en la representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad para obligarse y convenir y

EXPONEN

Primero.

Que la Ley 14/2011, de 1 de junio, de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación así como la Estrategia Española de Ciencia, Tecnología y de Innovación 2013-2020 contemplan la necesidad de impulsar la contratación pública destinada a fortalecer la demanda de productos innovadores.

En el mismo sentido, se ha pronunciado la Comisión Europea en la Comunicación de 14 de diciembre de 2007, titulada «La contratación precomercial: impulsar la innovación para dar a Europa servicios públicos de alta calidad y sostenibles» y más recientemente en la Comunicación de 15 de mayo de 2018 sobre «Orientaciones sobre la contratación pública en materia de innovación».

Segundo.

Que la compra pública innovadora es una actuación administrativa de fomento de la innovación orientada a potenciar el desarrollo de nuevos mercados innovadores desde el lado de la demanda y persigue, entre otros objetivos, la mejora de los servicios públicos mediante la incorporación de bienes o servicios innovadores.

En este ámbito, la compra pública precomercial es la contratación de servicios de investigación y desarrollo (I+D) dirigidos a conseguir un producto o servicio nuevo o significativamente mejorado. Estos contratos de servicios de I+D están excluidos de la aplicación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, 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.

Tercero.

Que la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014 sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE resalta el importante papel que desempeña la contratación conjunta esporádica en relación con proyectos innovadores y en tal sentido señala que «La contratación conjunta puede adoptar múltiples formas, que van desde la contratación coordinada mediante la preparación de especificaciones técnicas comunes para las obras, suministros o servicios que vayan a ser contratados por una serie de poderes adjudicadores, siguiendo cada uno de ellos un procedimiento de contratación independiente, hasta aquellas situaciones en que los poderes adjudicadores interesados sigan conjuntamente un procedimiento de contratación, bien mediante una actuación conjunta, bien confiando a un poder adjudicador la gestión del procedimiento de contratación en nombre de todos los poderes adjudicadores (Considerando 71).

Cuarto.

Que el CDTI es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Ciencia e Innovación, cuyas funciones se encuentran reguladas en el Real Decreto 1406/1986, de 6 de junio, por el que se aprueba su Reglamento de actuación. Según el citado Real Decreto, entre otras, son funciones del CDTI:

- a) Identificar áreas tecnológicas prioritarias.
- b) Promover la cooperación entre la industria y las Instituciones y Organismos de investigación y desarrollo tecnológico.
- c) Promocionar la explotación industrial de las tecnologías desarrolladas por iniciativa del propio Centro o por otros Centros públicos y privados y apoyar la fabricación de preseries y la comercialización de nuevos productos y procesos, especialmente en mercados exteriores.

- d) Encargar y adquirir prototipos de productos y plantas piloto.
- e) Desarrollar un programa de gestión de apoyo a la innovación tecnológica.

Quinto.

Que, en el desarrollo de sus funciones, con fecha 25 de abril de 2019, el Consejo de Administración de CDTI ha acordado llevar a cabo una iniciativa para fomentar el proceso de compra pública precomercial con el objeto de resolver necesidades públicas susceptibles de ser satisfechas mediante la contratación de servicios de I+D. Dicha iniciativa será cofinanciada a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Sexto.

Que, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.8.b) del Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, corresponden a la Jefatura de Servicios Técnicos, dependiente del Mando de Apoyo de la Guardia Civil, la gestión, control y mantenimiento operativo de los equipos y sistemas informáticos, de telecomunicaciones y equipos especiales asignados a la Guardia Civil, así como la investigación y desarrollo tecnológico de recursos materiales de aplicación a la actividad de dicho Cuerpo.

El artículo 26.2.c) de la Orden PRE/422/2013, de 15 de marzo, por la que se desarrolla la estructura orgánica de los Servicios Centrales de la Dirección General de la Guardia Civil, establece que el Servicio de Innovación Tecnológica y Seguridad de la Información, dependiente de la Jefatura de Servicios Técnicos «se responsabilizará del estudio y análisis de las nuevas tecnologías en el ámbito de la investigación, desarrollo e innovación, susceptibles de ser utilizadas por el Cuerpo de la Guardia Civil».

En el ámbito de sus funciones, el Servicio de Innovación Tecnológica de la Guardia Civil ha detectado necesidad en los vehículos destinados a la conducción de detenidos, presos y penados, que pueden ser resueltas a través de un proceso de contratación precomercial de servicios de I+D, ya que las soluciones existentes en el mercado no satisfacen las requeridas necesidades.

Séptimo.

Que, de acuerdo con lo indicado, las entidades firmantes están interesadas en cooperar con el fin de desarrollar un proceso de contratación precomercial de forma conjunta en los términos señalados en el presente convenio.

Por lo expuesto, las partes acuerdan suscribir el presente convenio que se registrará por las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto y finalidad del convenio.*

El CDTI y la Dirección General de la Guardia Civil resuelven colaborar activamente en un proceso de contratación pública precomercial para la consecución de los siguientes objetivos:

- Solucionar, mediante la contratación de servicios de I+D, la necesidad pública detectada por el Servicio de Innovación Tecnológico de la Guardia Civil en el ámbito de sus competencias y definida en el Anexo 1 del presente convenio, que no puede ser satisfecha a través de los productos o soluciones existentes en el mercado.
- Cooperar en la búsqueda de la solución tecnológica más adecuada para resolver la referida necesidad pública.
- Promover la innovación tecnológica en el análisis de nuevas oportunidades de Compra Pública Innovadora que interesen a las unidades operativas de Guardia Civil.

– Estimular y promover el desarrollo de tecnologías aplicadas a las citadas necesidades.

La contratación precomercial que efectúen las partes en cooperación deberá tener las siguientes características:

– Se enmarcará necesariamente en alguna de las siguientes categorías de I+D: investigación industrial y/o desarrollo experimental, concretamente, en las fases TRL 4 a TRL 7, según las definiciones de la cláusula segunda del convenio.

– El objeto del contrato deberá corresponder a alguno de los siguientes CPVs* de servicios de I+D:

- 73000000-2 a 73120000-9, que comprende: «Servicios de investigación y desarrollo y servicios de consultoría conexos; Servicios de investigación y desarrollo experimental; Servicios de investigación; Servicios de laboratorio de investigación; Servicios de investigación marina; Servicios de desarrollo experimental».

- 7330000-5, relativa a servicios de «Diseño y ejecución en materia de investigación y desarrollo».

- 73420000-2, sobre servicios de «Estudio de previabilidad y demostración tecnológica».

- 73430000-5, inclusiva de servicios de «Ensayo y evaluación».

– El contrato deberá tener duración limitada y podrá incluir el desarrollo de prototipos o un volumen limitado de primeros productos o servicios a modo de serie de prueba, si bien en ningún caso la compra de volúmenes de productos o servicios comerciales será objeto de la contratación.

Segunda. *Definiciones.*

A los efectos del presente convenio, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

– Investigación industrial: la investigación planificada o los estudios críticos encaminados a adquirir nuevos conocimientos y aptitudes que puedan ser útiles para desarrollar nuevos productos, procesos o servicios o permitan mejorar considerablemente los ya existentes; comprende la creación de componentes de sistemas complejos y puede incluir la construcción de prototipos en un entorno de laboratorio o en un entorno con interfaces simuladas con los sistemas existentes, así como líneas piloto, cuando sea necesario para la investigación industrial y, en particular, para la validación de tecnología genérica.

– Desarrollo experimental: la adquisición, combinación, configuración y empleo de conocimientos y técnicas ya existentes, de índole científica, tecnológica, empresarial o de otro tipo, con vistas a la elaboración de productos, procesos o servicios nuevos o mejorados; podrá incluir también, por ejemplo, actividades de definición conceptual, planificación y documentación de nuevos productos, procesos o servicios; el desarrollo experimental podrá comprender la creación de prototipos, la demostración, la elaboración de proyectos piloto, el ensayo y la validación de productos, procesos o servicios nuevos o mejorados, en entornos representativos de condiciones reales de funcionamiento, siempre que el objetivo principal sea aportar nuevas mejoras técnicas a productos, procesos o servicios que no estén sustancialmente asentados; podrá incluir el desarrollo de prototipos o proyectos piloto que puedan utilizarse comercialmente cuando sean necesariamente el producto comercial final y su fabricación resulte demasiado onerosa para su uso exclusivo con fines de demostración y validación; el desarrollo experimental no incluye las modificaciones habituales o periódicas efectuadas en productos, líneas de producción, procesos de fabricación, servicios existentes y otras operaciones en curso, aun cuando esas modificaciones puedan representar mejoras de los mismos.

– Technology Readiness Level (TRL): niveles internacionalmente usados en el sector industrial para delimitar el grado de madurez de una tecnología. La escala TRL es la siguiente:

- TRL 4: Tecnología validada en laboratorio.
- TRL 5: Tecnología validada en un entorno relevante.
- TRL 6: Tecnología demostrada en un entorno relevante.
- TRL 7: Demostración de prototipo en entorno operacional.

El nivel TRL 4 se refiere a la investigación industrial, y los niveles TRL 5, 6 y 7 al desarrollo experimental.

Tercera. *Actuaciones, ámbito de cooperación y obligaciones de las partes.*

Para el cumplimiento del objeto del presente convenio, ambas partes están interesadas en colaborar conjuntamente en el ámbito de sus competencias respectivas en las siguientes actuaciones:

a) El CDTI y la Guardia Civil adquieren los siguientes compromisos conjuntos:

a.1) Cooperar en el desarrollo del proceso de contratación precomercial de los servicios de I+D destinados a satisfacer las necesidades públicas definidas en el Anexo I. Esta cooperación se efectuará en las distintas fases del proceso de conformidad con lo previsto en la cláusula cuarta del presente convenio.

a.2) Destinar los recursos humanos y materiales que resulten necesarios para llevar a cabo la contratación precomercial objeto del presente convenio.

a.3) Constituir un grupo técnico de trabajo, en los términos que se especifican en la cláusula sexta del presente convenio.

a.4) En caso de que el resultado final de la contratación precomercial sea un prototipo, CDTI lo entregará a la Guardia Civil a través de procedimiento de mutación demanial previsto en los artículos 71 y 72 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP). La entrega del prototipo a la Guardia Civil se formalizará por las partes mediante la formalización de las correspondientes actas de entrega y recepción, que perfeccionarán el cambio de destino del bien de que se trate. La afectación de la propiedad o uso del prototipo a la Guardia Civil conllevará la aceptación, recepción y mantenimiento del prototipo durante toda su vida útil. La firma de las actas de mutación demanial deberá llevarse a cabo en un plazo máximo de 4 meses una vez finalizada la fase II de la contratación, definida en el Anexo II del presente convenio.

A tales efectos, el pliego de la correspondiente licitación recogerá una estipulación en virtud de la cual el adjudicatario entregará el prototipo a la Guardia Civil, en las instalaciones que ésta designe.

a.5) Velar y garantizar el respeto de los principios comunitarios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación, sin que puedan tener como efecto restringir o limitar la competencia, ni otorgar ventajas o derechos excluidos en una eventual licitación de compra pública innovadora posterior. Tanto el CDTI como la Guardia Civil tomarán las medidas adecuadas para garantizar el mantenimiento de los citados principios.

a.6) Cumplir con todas las obligaciones que establece la normativa europea aplicable en virtud de la cofinanciación a través de Fondos FEDER.

b) El CDTI adquiere los siguientes compromisos:

b.1) Realizar y publicar la convocatoria de la consulta preliminar de mercado.

b.2) Realizar la licitación, en su caso, de los servicios de I+D para resolver las necesidades públicas definidas en el anexo I, y financiarla íntegramente a través de fondos FEDER del Programa Operativo Plurirregional de España (POPE) 2014-2020.

b.3) En caso de que el resultado final de la contratación precomercial sea un prototipo, el CDTI cederá gratuitamente la propiedad del prototipo a la Guardia civil, en los términos y condiciones que se acuerden entre las partes.

b.4) Actuar como responsable del contrato precomercial, supervisar su ejecución y adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de la prestación pactada. El responsable del contrato dará cuenta de sus actuaciones al grupo técnico recogido en la cláusula sexta del presente convenio. Asimismo, podrá recabar la colaboración de expertos independientes para verificar la correcta ejecución del contrato.

c) La Guardia Civil adquiere los siguientes compromisos:

c.1) Identificación y definición de la necesidad pública en el ámbito de sus competencias susceptible/s de ser satisfecha/s mediante la contratación de servicios de I+D, y descripción de los servicios. En el anexo I se describen las necesidades públicas que se pretende resolver.

c.2) En caso de que el resultado final de la contratación precomercial sea un prototipo, la Guardia Civil deberá aceptar, recepcionar y mantener el prototipo durante toda su vida útil, en los términos y condiciones que se acuerden entre las partes.

c.3) Utilizar el prototipo con el fin de realizar trabajos de validación y pruebas, pero no con fines comerciales. El prototipo deberá ser ubicado en instalaciones de la Guardia Civil y utilizado exclusivamente por sus Unidades.

Cuarta. *Cooperación en las distintas fases de la contratación precomercial.*

Las partes asumen los siguientes compromisos en el desarrollo de las distintas fases de la contratación precomercial objeto del presente convenio:

1. Consulta preliminar de mercado (CPM).

Ambas entidades participarán en el proceso de consulta preliminar al mercado para la adecuada preparación de la licitación, así como para conocer el estado del arte de la tecnología que se pretende adquirir.

Las partes realizarán las siguientes tareas en el marco del grupo técnico de trabajo previsto en la cláusula sexta:

- Tareas preparatorias: redacción del anuncio de la consulta y documentación anexa (formulario de recogida de propuestas, definición de reto tecnológico), publicación de la consulta, acciones de difusión iniciales de la CPM.

- Tareas de difusión: organización de jornada institucional, realización de jornadas/talleres técnicos, elaboración y actualización de material informativo sobre el proceso de CPM.

- Tareas de análisis y clasificación de las propuestas recibidas en la CPM.

- Tareas de recopilación de información relevante y elaboración de informe de conclusiones interno.

- Elaboración de informe de conclusiones externo.

- Organización de jornada de conclusiones sobre la CPM.

- Decisión sobre el correcto desarrollo de la CPM y cierre de la misma.

2. Elaboración de pliegos.

Tras analizar el resultado de las consultas preliminares de mercado, el grupo técnico de trabajo analizará si resulta procedente proponer al Comité de Dirección de CDTI efectuar la licitación.

Si se decide licitar, el grupo elaborará el pliego o pliegos de la licitación. En particular, definirá los requisitos de solvencia técnica y económica para participar en la licitación, así como los criterios de adjudicación, concretando los elementos y las puntuaciones que determinarán la adjudicación del contrato, así como posibles mejoras. También definirá el

valor estimado del contrato, la política de derechos de propiedad intelectual e industrial y las fases del procedimiento.

Los integrantes del grupo pertenecientes a la Guardia Civil definirán las especificaciones técnicas o funcionales de la solución/prototipo que cubran la necesidad pública detectada, metodologías y procesos, parámetros aplicables, pruebas, certificaciones, control de calidad, etc. Asimismo, identificarán y aportarán los datos sobre los requisitos técnicos necesarios para solventar la necesidad pública detectada.

Una vez elaborados los pliegos, el inicio de la contratación se someterá, en su caso, a la aprobación del órgano de contratación de CDTI.

3. Licitación y adjudicación.

Ambas entidades participarán en el proceso de difusión de la licitación. Para ello, realizarán jornadas, anuncios, etc. CDTI publicará el anuncio de licitación en la plataforma de contratación pública.

Ambas entidades participarán en el proceso de la evaluación de la documentación presentada para elegir la oferta/ofertas más adecuadas que puedan ser adjudicatarias de la licitación.

La mesa de contratación estará compuesta por un mínimo de 3 miembros, representantes de CDTI. La Guardia Civil podrá designar 2 representantes para participar en la mesa de contratación.

Si el proceso consta de varias fases, el grupo técnico de trabajo analizará y evaluará las distintas soluciones propuestas, y determinará el avance a las siguientes fases de las empresas que participen en la licitación. Como mínimo, la licitación tendrá las fases definidas en el Anexo 2 del presente convenio.

El CDTI adjudicará los servicios contratados de conformidad con su procedimiento de contratación respetando en todo caso los principios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación ni falseamiento de la competencia, así como en la correspondiente normativa aplicable.

4. Formalización del contrato.

El CDTI formalizará el contrato con el licitador/es que hayan resultado adjudicatarios.

5. Ejecución del contrato.

Ambas partes coordinarán la supervisión y ejecución del contrato, en el marco del grupo técnico de trabajo, para verificar el avance y desarrollo del proyecto. Determinarán conjuntamente las actuaciones a realizar en casos de incumplimiento, así como posibles modificaciones.

En el caso de que cualquiera de los adjudicatarios de la licitación necesitare información relevante y/o adicional para poder desarrollar el prototipo o servicio, será la Guardia Civil la encargada de su comunicación, manteniendo informado al CDTI al respecto.

El responsable del contrato será el CDTI, sin perjuicio de pueda ejercitar estas funciones de forma conjunta con la Guardia Civil.

Quinta. *Financiación.*

El presente convenio no generará ni dará lugar a ninguna clase de contraprestación económica entre los organismos firmantes.

Sexta. *Grupo técnico de trabajo.*

Las partes establecerán un grupo técnico de trabajo, integrado por representantes de CDTI y de la Guardia Civil, encargado de coordinar las tareas de las diferentes fases del proceso de contratación precomercial, según lo previsto en el presente convenio.

Este grupo de trabajo estará compuesto por personal técnico, económico y jurídico (3) de ambas entidades, con un número máximo de 6 participantes, se reunirá al menos una vez al mes y adoptará las decisiones por mayoría. En caso de discrepancias, decidirá la Comisión de Seguimiento del convenio.

Asimismo, en el grupo de trabajo podrán participar expertos o asesores técnicos, a instancias de cualquiera de las partes.

Séptima. Comisión de seguimiento.

Dentro del plazo de treinta días hábiles a contar desde la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» previa inscripción en el REOICO de este convenio deberá constituirse una Comisión de Seguimiento integrada por un mínimo de dos y un máximo de cuatro representantes por cada una de las partes.

La Comisión de Seguimiento tendrá atribuidas, entre otras, las siguientes funciones:

- a) Establecimiento de las normas de funcionamiento de la propia Comisión de Seguimiento.
- b) Realizar el seguimiento de las acciones emprendidas, velando por el cumplimiento de lo pactado en el presente convenio, así como resolver todas aquellas cuestiones suscitadas entre las partes por la interpretación del mismo.
- c) Nombramiento del grupo técnico de trabajo
- d) Diseñar, planificar, ejecutar y efectuar el seguimiento de las actuaciones concretas del objeto del presente convenio. Decidir sobre las cuestiones que le plantee el grupo técnico de trabajo.
- e) Cualesquiera otras conducentes al logro de los objetivos propuestos.

Esta Comisión fijará sus propias normas internas de funcionamiento, dentro del marco dispuesto para los órganos colegiados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, debiendo reunirse con la periodicidad que la misma establezca, inicialmente con carácter ordinario al menos semestralmente dos veces al año o, de forma extraordinaria, cuando lo solicite justificadamente cualquiera de las partes.

De cada sesión se levantará acta, que especificará necesariamente los asistentes, el orden del día de la reunión, los puntos principales de las deliberaciones, así como el contenido de los acuerdos adoptados. Los acuerdos se adoptarán por unanimidad de sus miembros y serán efectivos desde la aprobación del acta. El acta será firmada por los representantes de cada una de las partes.

Octava. Confidencialidad de la información.

La información que las partes se entreguen para el desarrollo del presente convenio tendrá carácter confidencial, a menos que las mismas acuerden lo contrario o que obligaciones legales o regulatorias y/o acuerdos con terceros lo impidan. Mantendrá dicho carácter confidencial incluso una vez rescindido el convenio.

Cada una de las partes se compromete a guardar la más absoluta confidencialidad, secreto profesional y reserva de todos los datos e informaciones intercambiados, así como de la documentación derivada que pudiera generarse.

El carácter confidencial de la información intercambiada implica la prohibición de realizar cualquier acción con una finalidad distinta a la del presente convenio, especialmente en los documentos, informaciones, etc., que pudieran hallarse protegidos por derechos de propiedad industrial y/o intelectual, o informaciones estratégicas o de especial sensibilidad.

Asimismo, dicho carácter confidencial implica tratar la referida información de acuerdo al nivel de confidencialidad y de criticidad de la misma, y a tal fin, aplicar las medidas suficientes de protección física, lógica y de cualquier otra índole necesarias y una vez finalizado el objeto del presente convenio, conservar o destruir la información

siguiendo los procedimientos de seguridad de la información establecidos por cada parte.

En caso de cesión o acceso por terceros deberá informarse del carácter confidencial de la información cedida/accedida y de las medidas e implicaciones de esta calificación.

Novena. Protección de datos de carácter personal.

Las partes se comprometen a cumplir durante la vigencia de este convenio, e inclusive una vez finalizada su vigencia por la causa que sea, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales, y resto de normativa europea y nacional de protección de datos.

Décima. Modificación e interpretación del convenio.

A lo largo de su vigencia, el convenio podrá ser modificado por acuerdo expreso entre las partes, mediante la suscripción de la correspondiente Adenda, a fin de incorporar las propuestas de mejora que se consideren pertinentes para el logro de los objetivos previstos.

Todas las cuestiones que se susciten entre las partes por la interpretación del presente Convenio serán resueltas de común acuerdo entre ellas en el seno de la Comisión de Seguimiento. Caso de no ser posible tal acuerdo, tales cuestiones serán resueltas de conformidad con lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

Undécima. Explotación y propiedad intelectual e industrial de resultados.

Los términos y condiciones de la explotación de los resultados, así como de los derechos de propiedad industrial e intelectual que, en su caso, resulten del proceso de contratación, serán acordados entre las partes y definidos en los pliegos de la licitación. Con carácter general, los derechos resultantes del contrato pertenecerán a CDTI que, a su vez, podrá cederlos a los adjudicatarios de la licitación correspondiente, pero conservará el derecho de usar los resultados de los servicios de investigación y desarrollo de forma gratuita, así como el derecho de otorgar (o exigir a los referidos adjudicatarios que otorguen) una licencia a terceros conforme a condiciones de mercado justas y razonables.

La Guardia Civil tendrá libre acceso y/o licencias de uso no exclusivo y gratuitas a los resultados de la contratación, en particular a los derechos de propiedad industrial o intelectual que resulten en su caso.

Asimismo, en el ámbito de los servicios TIC, los pliegos contemplarán que, en caso de incluir tecnologías o desarrollos propios, el adjudicatario estará obligado a la cesión del código fuente de las soluciones objeto del contrato, así como su documentación para garantizar la posibilidad de mantenimiento y evolución de la base por la Guardia Civil.

Duodécima. Entrada en vigor y duración del convenio.

El presente convenio tendrá una duración de cuatro años. En cualquier momento antes de la finalización del plazo previsto de cuatro años, las partes podrán acordar unánimemente su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales.

Entrará en vigor a partir de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, una vez inscrito en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal.

Decimotercera. *Extinción del convenio.*

El presente convenio podrá extinguirse por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto, o bien por incurrir en alguna de las siguientes causas de resolución:

- a) Transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- b) Acuerdo unánime de todos los firmantes.
- c) Incumplimiento de obligaciones y compromisos asumidos por alguno de los firmantes. En este caso se estará a lo dispuesto en el artículo 51.2.c) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Si se derivaran daños y perjuicios para cualquiera de las partes por esta circunstancia, la otra parte le indemnizará por los daños y perjuicios causados. La cuantía de la indemnización se determinará de común acuerdo entre las partes en el seno de la Comisión de Seguimiento. A tal efecto se fijan, como criterio para determinar las posibles indemnizaciones, los costes en los que hubiera incurrido la parte perjudicada en el momento en que se produzca el eventual incumplimiento.

En cualquier caso, para el supuesto de incumplimiento por la Guardia Civil de la obligación de suscribir las correspondientes actas para llevar a cabo la mutación demanial del prototipo establecida en la cláusula tercera del convenio por causa imputable a la misma, la cuantía de la indemnización se fijará tomando como referencia el precio del contrato suscrito por CDTI con el adjudicatario correspondiente.

- d) Decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- e) Cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

La Comisión de Seguimiento prevista en este convenio adoptará las medidas oportunas para que, en caso de resolución del convenio por causas distintas a la finalización de su vigencia, se determine la forma de finalizar las actuaciones en curso de ejecución, todo ello de conformidad a lo previsto en el art. 52.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Decimocuarta. *Notificaciones.*

Las notificaciones, solicitudes y demás comunicaciones necesarias a los efectos del presente convenio y que sean de especial relevancia se deberán realizar por medio de comunicación fehaciente a las siguientes direcciones y atención y se tendrán por cumplidas en la fecha de recepción por el destinatario.

Para CDTI E.P.E: Oficina de Compra Pública de CDTI.
Dirección: C/ Cid, número 4. 28001 Madrid.
Email: ocpi@cdti.es.

Para Guardia Civil: Servicio de Innovación Tecnológica y Seguridad de la Información.
Dirección: C/ Guzmán el Bueno, número 110. 28003 Madrid.
Email: sit@guardiacivil.org.

Decimoquinta. *Naturaleza y régimen jurídico.*

El presente convenio se regirá e interpretará conforme a la ley española, tiene naturaleza administrativa y se regirá por lo dispuesto en el capítulo VI del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, firman el presente convenio en dos ejemplares originales, igualmente válidos, en lugar y fecha arriba indicados.–El Secretario de Estado de Seguridad, Rafael Pérez Ruiz.–El Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, E.P.E.

ANEXO I

Necesidades públicas

Reto tecnológico: Vehículos avanzados tecnológicamente y sostenibles con el medio ambiente para el traslado de detenidos, presos y penados (DPyP).

1. Antecedentes

Según dispone la Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en su artículo 12 apartado B) punto f) la conducción interurbana de DPyP, está encomendada de manera exclusiva a la Guardia Civil en todo el territorio nacional.

Dicha competencia, dentro del Cuerpo, está subdividida en varias Unidades: Por un lado, el Servicio de Material Móvil (dependiente de la Jefatura de Apoyo de la Dirección General de la Guardia Civil), tiene asignadas las competencias técnicas y logísticas de dichos vehículos. Por otro lado, la Unidad de Protección y Seguridad (UPROSE) dependiente de la Zona de Madrid es la encargada de la planificación y ejecución de la mayoría de los servicios propios de dichas conducciones de DPyP por todo el territorio nacional, y en exclusiva en la Comunidad de Madrid, en coordinación con las unidades del resto de las Comandancias (Núcleos de Servicio, de Reserva, Destacamentos y Secciones de Seguridad Penitenciaria) que igualmente prestan estos servicios es su demarcación territorial.

En la actualidad, para la ejecución y desarrollo de dicha competencia, la Guardia Civil dispone de tres segmentos de vehículo en uso y en servicio, que forman parte de la flota para el traslado de DPyP. En concreto:

Vehículo autobús celular, 28 plazas de DPyP

Este tipo de vehículo es de uso exclusivo de Guardia Civil, dado que es el encargado de los traslados entre los diferentes centros penitenciarios repartidos por toda la geografía nacional, a demanda y en coordinación con la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias (SGIP). La diversidad de centros penitenciarios y su disgregada localización, hace que las rutas sean largas y el número de DPyP en cada servicio elevado, teniendo en cuenta que los riesgos y amenazas soportados por este tipo de servicios son específicos y de un elevado impacto.

La configuración interior es la siguiente:

Zonas	Planta automotriz: Chasis/motor autobús
Delantera.	Conducción y escolta.
Central de celdas.	Compuesto de 14 celdas con 2 plazas por celda, quedando distribuidas 7 celdas a cada lado de un pasillo central, en el sentido de la marcha con capacidad total para 28 DPyP, así como WC separado en su parte final.
Trasera.	Para escolta.
Bodega/Maletero.	Situada en la parte inferior y con una capacidad de 10 m ³ , está dedicada al transporte de equipajes y expedientes de los DPyP.

Vehículo microbús celular, 12/16 plazas de DPyP

Este tipo de vehículo fue diseñado para los traslados entre prisiones, fundamentalmente sin tener el carácter de regular y normalmente atendiendo a requerimientos de IIPP que, bien por su urgencia, bien por su no sincronía con los de largo recorrido, sea necesario ejecutar. De igual manera, estos vehículos son muy útiles

para aquellas operaciones de menor envergadura, pero en las que el número de DPyP es relativamente elevado.

Así, se consigue mayor maniobrabilidad que en el vehículo anterior, principalmente en el interior de poblaciones, donde los servicios con DPyP están fundamentalmente destinados al traslado y puesta a disposición judicial, y/o traslado de la sede judicial al centro penitenciario de ingreso.

Este tipo de segmento de vehículo es el que plantea más impedimentos técnicos para su fabricación, motivado por la prácticamente nula fabricación de las bases automotrices iniciales necesarias (auto-bastidor microbús) para construir el vehículo final adecuado a la orden INT/2573/2015, de 30 de noviembre que actualmente regula la construcción de los vehículos celulares. La configuración de estos vehículos se divide según su planta automotriz en:

Zonas	Tipo 1: chasis/cabina camión	Tipo 2: auto-bastidor camión
Delantera.	Conducción y escolta.	
Anexa a delantera.	Para escolta.	—
Central de celdas.	Compuesto por 3 celdas de 2 plazas en cada lateral en sentido de la marcha con capacidad para un total de 12 DPyP, así como WC separado en su parte final.	Compuesto por 4 celdas de 2 plazas en cada lateral en sentido de la marcha con capacidad para un total de 16 DPyP, así como WC separado en su parte final.
Trasera.	Para escolta.	
Bodega/Maletero.	Dedicada al transporte de equipajes y expedientes de los DPyP.	
	El maletero va situado en la parte trasera del vehículo, inmediatamente detrás del compartimento donde va situada la escolta.	La bodega/maletero va situada en la parte inferior del vehículo, y posee una capacidad de 5 m ³ .

Furgón celular, 5 plazas de DPyP

Este segmento es el más versátil por su maniobrabilidad. Son furgones de Masa Máxima Autorizada (MMA) <3.500 kg y los materiales utilizados son, como en el caso de los anteriores, pesados y caros por cuanto van al límite de MMA. Este es el vehículo que más se utiliza ya que no precisa otro permiso de conducir que el B y es el que mejor responde para atender a los requerimientos con una cierta discreción, toda vez que habitualmente son capaces de acceder a los garajes de las sedes judiciales o centros sanitarios, debido a la envergadura del propio vehículo. Con carácter excepcional y siempre a requerimiento de SGIP son utilizados en traslados interprovinciales de carácter urgente.

Este tipo de vehículo está siendo utilizado en la totalidad de las Comandancias de la Guardia Civil, siendo igualmente utilizados con diferencias mínimas en la configuración interior por otros Cuerpos Policiales de ámbito estatal, autonómico o local, en el ámbito de sus respectivas competencias, así como por las Fuerzas Armadas dentro de sus atribuciones.

A continuación, se indican las características más relevantes de las distintas tipologías:

Tipología	Zona delantera	Zona Intermedia	Zona Trasera (4 DPyP y WC o 5 DPyP sin WC)
Tipo 1 (antes de 2006).	Conducción y escolta.	Con asientos en sentido de la marcha y dotados de cinturón para escolta.	Asientos en sentido perpendicular a la marcha y sin dotación de cinturones de seguridad. Mampara con visión directa para vigilancia y control de los DPyP.
Tipo 2 (entre 2006 y 2013).			Asientos en sentido perpendicular a la marcha y sin dotación de cinturones de seguridad. Mampara opaca con sistema de videovigilancia para control de los DPyP.
Tipo 3 (a partir de 2014).			Asientos individuales en sentido de la marcha y con dotación de cinturones de seguridad. Mampara opaca con sistema de videovigilancia para control de los DPyP.

Esta Compra Pública Precomercial está motivada por los inconvenientes y carencias que presentan los tres vehículos descritos anteriormente (autobús, microbús y furgón), enumerados a continuación:

- Gran número de los vehículos se encuentran con características de construcción anteriores a la nueva Orden INT/2573/2015 de fabricación, no respondiendo por lo tanto a los requisitos actuales de seguridad y equipamiento.

- Los costes de adquisición son muy elevados debido a la imposibilidad de fabricación de estos vehículos en serie.

- Las condiciones de transporte de los presos y de los escoltas, son francamente mejorables en cuanto a espacio, luminosidad, seguridad y confort.

- Las tareas de mantenimiento de estos vehículos son deficientes, ya que, aunque la motorización es comercial, la transformación es exclusiva a las especificaciones definidas por la Guardia Civil.

Por una parte, las condiciones de limpieza y desinfección son singulares, no contando con empresas especializadas capaces de realizar las funciones de mantenimiento y limpieza del habitáculo de dichos vehículos. Esto conlleva a un desgaste mayor de lo habitual e incluso a la inutilización del vehículo hasta que se encuentra de nuevo en condiciones de limpieza aceptables para la realización del servicio.

Por otro lado, el coste anual asociado al mantenimiento preventivo-correctivo es elevado, lo que supone además de un incremento del gasto asociado al mantenimiento, una merma en la capacidad operativa disponible de la flota agravada, debido a la falta de material de reposición en plazos de entrega cortos.

Por último, el empleo de materiales pesados, principalmente aceros, repercute en un aumento del consumo de combustible.

- En los sistemas actuales el cinturón de seguridad del trasladado es abrochado por la escolta con los problemas que sobre su integridad física lleva aparejado.

- Ausencia de un Centro de Control (CECO) plenamente integrado con la flota.

2. Descripción del reto tecnológico

Teniendo en cuenta la experiencia acumulada por la Guardia Civil durante décadas en el uso de los vehículos descritos en el apartado anterior, en su operativa intrínseca, así como en los avances tecnológicos producidos no solo en el sector de la automoción sino también en el sector TIC, se hace necesario abordar un proceso de remodelación y mejora de la flota existente que permita a la Guardia Civil adaptarse y evolucionar tanto tecnológica como operativamente. Para ello, se prevé el diseño, desarrollo, fabricación y validación de dos prototipos de vehículos celulares de DPyP, diferenciados

principalmente por su número de plazas, en concordancia con la clasificación establecida en la citada orden anterior de 30 de noviembre:

- Un vehículo de 9 plazas.
- Un vehículo en torno a 35 plazas.

Los dos nuevos prototipos conllevarán una serie ventajas competitivas a la Guardia Civil, que se traducirán a su vez en el principal reto tecnológico que la industria deberá alcanzar mediante la innovación tecnológica. De este modo, el hecho de disponer de dos vehículos avanzados tecnológicamente permitirá establecer un nuevo escenario operativo de cooperación entre ambos vehículos, que logrará una mayor eficiencia en el traslado de DPyP. En concreto, el vehículo de mayor número de plazas tendrá la capacidad funcional de cooperar como nodriza para el trasvase de DPyP a los furgones y viceversa. Mediante esta cooperación entre vehículos se optimizarán los recursos humanos y materiales, mejorando la accesibilidad del vehículo pequeño a determinadas sedes o lugares de destino, así como lugares que por su arquitectura no permitan el acceso del autobús. Así, el vehículo de mayor tamaño quedaría configurado como un módulo de custodia móvil.

3. *Justificación de la necesidad pública*

Dotar a la Unidad de Protección y Seguridad (UPROSE) y al Servicio de Material Móvil de la Guardia Civil de los servicios de innovación para el desarrollo de dos prototipos de vehículos destinados al traslado de DPyP, de forma que se mejore su operatividad, confortabilidad, seguridad, vigilancia, resistencia y durabilidad.

4. *Aspectos específicos a considerar*

A continuación, se describen las características claves que las posibles soluciones deben incluir. Su grado de madurez tecnológica deberá de estar comprendido en un TRL (4-6) para ser llevado a un TRL entre 6 y 7, con el fin de que sean consideradas dentro del programa de CPP:

– Los vehículos deben ser limpios y respetuosos con el medioambiente, considerando motorizaciones que reduzcan las emisiones contaminantes (CO₂, monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x) y otras partículas nocivas). Además, el sistema de propulsión que se desarrolle deberá satisfacer los requisitos de: potencia, seguridad, fiabilidad, eficiencia, autonomía, amplia capacidad de repostaje en todo el territorio nacional y disminución del coste específico por kilómetro recorrido.

– Los vehículos se diseñarán incluyendo materiales innovadores que presenten propiedades ventajosas frente a los tradicionales aceros empleados en los modelos actuales, para lograr vehículos con mayor durabilidad y sostenibilidad en el tiempo. Entre dichas propiedades caben destacar: elevada resistencia, buen comportamiento elástico y a fatiga, alto aislamiento térmico y alta resistencia frente a: fuego, corrosión, rayado, abrasión, ataques químicos y agentes biológicos.

– Las celdas se diseñarán conjugando parámetros de seguridad y confort, en particular, garantizando condiciones de luminosidad natural de los DPyP.

– Los vehículos se diseñarán para que las tareas de mantenimiento puedan ser fácilmente acometidas, favoreciendo la accesibilidad y seguridad del operario.

– Cooperación entre vehículos para optimizar tanto los recursos (humanos y materiales), como la accesibilidad a determinados lugares de destino. Así, el vehículo nodriza (autobús) deberá integrar sistemas tecnológicos capaces de interactuar en tiempo real con sus satélites (furgones), para hacer los trasvases de un vehículo a otro de forma sincronizada y segura sin que los furgones tengan tiempos muertos de espera. Para ello, el vehículo nodriza dispondrá de comunicaciones permanentes y dedicadas con cada furgón, además de gestionar una base de datos que integra los requerimientos

y necesidades de los distintos furgones. El resultado de esta cooperación será que el vehículo nodriza siempre estará ubicado en el lugar óptimo para todos los furgones a los que tiene que dar servicio.

- A los vehículos se les dotará de la tecnología más avanzada en cuanto a:
 - Comunicaciones en tiempo real con un centro de control remoto, que incluya la integración de distintas tecnologías de redes (LTE, 4G, 5G, Tetrapol, satélite, etc.), tanto para el envío como recepción de datos.
 - Sensorización inteligente con capacidad de intercomunicación y monitorización remotas.
 - Sistemas anti-hacking que blinden la seguridad y la confidencialidad tanto de los datos del vehículo como de las comunicaciones.
 - Sistema inteligente de visión artificial para el reconocimiento de objetos y vehículos, así como para el análisis de comportamientos sospechosos en las inmediaciones del propio vehículo.
 - Minimización de interfaces físicas, potenciando sistemas HUD y realidad aumentada para la monitorización tanto del estado del vehículo como de cualquier parámetro o información requerida.
- Posibilidad de integrar en un CECO de un Sistema de Mando y Control de gestión en el traslado de presos con comunicación permanente con la flota que mejore la trazabilidad de los vehículos mediante una geolocalización y monitorización en tiempo real sin interrupciones.
- Se mejorarán las capacidades de la Guardia Civil en cuanto al traslado de DPyP, mediante la optimización de rutas en tiempo real y de forma dinámica. Se desarrollarán nuevas aplicaciones de inteligencia artificial a medida para su aplicabilidad en dichos traslados.
- Se integrarán sistemas automáticos de lavado, desinfección y desodorización de las celdas y WC que permitan un tratamiento rápido y eficaz de eliminación de los residuos generados.
- Se integrarán sistemas inteligentes de climatización, donde la innovación y desarrollo contemplen la alta fiabilidad del mismo y aseguren un entorno óptimo en cada estancia respecto a la calidad del aire, temperatura, humedad, etc., así como unas condiciones mínimas de confort en situaciones adversas (averías, accidentes, etc.) por el carácter crítico intrínseco a este tipo de transporte. Todos los parámetros estarán monitorizados en el propio vehículo y accedidos desde el CECO.
- Se integrarán sistemas de retención para los DPyP que eviten cualquier posible interacción no autorizada con la escolta y permitan ser controlados remotamente.

5. Escenarios de validación

- Los dos prototipos deberán validarse en los siguientes escenarios operativos:
- Interurbano: Traslado de DPyP de un centro penitenciario origen a otro destino, considerándose la Comunidad Autónoma de Andalucía. Se llevarían a cabo dos traslados, uno con el prototipo de 9 plazas y otro con el de 35 plazas mínimas.
 - Urbano: Traslado de DPyP con dos paradas, haciendo uso del prototipo de 35 plazas mínimas, considerándose la Comunidad Autónoma de Andalucía.
 - Cooperativo: El prototipo de 35 plazas mínima cooperará como vehículo nodriza y actuará como módulo de custodia móvil, para el trasvase de DPyP al vehículo de 9 plazas y viceversa. Este escenario también se llevará a cabo en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

ANEXO II

Fases de la licitación de servicios de I+D

La contratación se desarrollará en distintas fases eliminatorias de forma que se vaya comprobando progresivamente la eficacia y eficiencia de las soluciones propuestas por cada uno de los licitadores que compitan entre sí para crear una serie de opciones.

Fase previa

- Fase 0: Exploración del mercado y análisis de requisitos.

Exploración del mercado y búsqueda de soluciones tecnológicas en la industria que den respuesta a las necesidades operativas y funcionales de la Administración Pública firmante del convenio.

Fases eliminatorias

- Fase 1: Diseño de la solución.

Durante esta fase, encaminada a asegurar el mayor grado de adecuación de las soluciones propuestas científico-tecnológicas y el plan de investigación al problema planteado, se realizará un trabajo de campo en el que observarán el funcionamiento y necesidades de la Guardia Civil destinatario de la solución y se recopilará todos los datos necesarios a fin de demostrar la viabilidad técnica y económica de la idea y el proyecto propuesto en relación con el objetivo y la necesidad planteada de cara al diseño de los prototipos a partir de los requisitos definidos al inicio de esta fase que mejor satisfagan las necesidades.

Al término de esta fase deberá presentarse una versión final adaptada de la documentación de la solución propuesta que será sometida a un proceso de evaluación.

- Fase 2: Desarrollo de un prototipo o pruebas de la solución propuesta.

En esta fase se desarrollará y fabricará el prototipo o serie de pruebas y las correspondientes pruebas piloto presentadas por la industria que mejor satisfagan los requisitos técnicos definidos en la Fase I.

Los resultados obtenidos en esta fase serán sometidos a un nuevo proceso de evaluación.

- Fase 3: Verificación preoperacional.

En esta fase los contratistas harán una verificación preoperacional de sus soluciones tecnológicas en el entorno propuesto por la Guardia Civil.