

**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS
DEL ACUERDO MARCO PARA EL DISEÑO,
FABRICACIÓN Y SUMINISTRO DE
APARATOS DE VIA Y REPUESTOS DE
METRO DE MADRID S.A.**

Febrero de 2023



INDICE

1	OBJETO Y ALCANCE DEL ACUERDO MARCO.....	2
2	DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.....	2
3	NORMATIVA DE APLICACIÓN.....	5
4	CARACTERÍSTICAS TECNICAS PARA LA FABRICACIÓN.....	6
4.1	Características a cumplir por el fabricante.....	6
4.2	Geometría en Planta y Alzado.....	7
4.3	Características de los elementos constituyentes.....	7
5	EQUIPO HUMANO Y MEDIOS MATERIALES.....	10
5.1	EQUIPO HUMANO.....	10
5.2	MEDIOS MATERIALES.....	10
6	CUADRO DE PRECIOS.....	10
7	ASPECTOS A TENER EN CUENTA PARA LOS CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO	10
7.1	IMPORTE DE LOS CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO.....	11

1 OBJETO Y ALCANCE DEL ACUERDO MARCO

El objeto del acuerdo marco es la selección de contratistas a través de la firma de un Acuerdo Marco para:

- el diseño, fabricación y suministro de **aparatos de vía**, de Metro de Madrid, S.A. (en adelante, METRO) que pudiese demandar.
- el diseño, fabricación y suministro de **repuestos** asociados a dichos aparatos (cambios, cruzamientos, placas, ...).
- El suministro y montaje de materiales para el **vallado**, balizamiento y señalización de los acopios que se generen por los materiales enunciados.

La justificación de los trabajos englobados dentro de dicho suministro está basada en la necesidad de disponer de materiales correspondientes a aparatos de vía que se instalarán posteriormente mediante renovaciones de vía con cierre de servicio, o bien en horario nocturno durante la ventana de mantenimiento.

Los suministros se realizarán en todo caso bajo la supervisión e inspección de los técnicos de METRO que se indiquen en cada contrato basado en el Acuerdo.

Las obras a las que irán destinados estos materiales serán las relacionadas con las actividades desarrolladas en el Servicio de Superestructura de Vía de Metro de Madrid relativas a renovación de superestructura de vía:

- Renovaciones integrales de vía en balasto a vía en placa
- Renovación/Implantación de aparatos de vía

Dichas obras pueden ser ejecutadas con cierre de servicio de viajeros (ejecución de trabajos 24 horas al día), como sin cierre de servicio, manteniendo la explotación comercial y ejecutando trabajos exclusivamente en horario nocturno (horario aproximado de 2:30h a 5:00h).

La entrega de dichos materiales se realizará “llave en mano”. El término “llave en mano” comprende los siguientes trabajos, con los alcances que más adelante se detallan, y conforme a los requisitos especificados en este documento: toma de datos, ingeniería, fabricación, pruebas, inspección, transporte y suministro, incluso documentación técnica, formación para el montaje, pruebas finales de recepción y certificación/validación del correcto montaje en obra de los aparatos de vía en su ubicación en la Red de Metro.

2 DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

El contenido concreto de los suministros incluidos en cada uno de los contratos basados del Acuerdo Marco se definirá en cada una de las solicitudes de oferta de los mismos. No obstante, a continuación, se indican, de forma orientativa, algunas de las actividades que habitualmente se incluyen dentro de este tipo de suministros.

Se exponen a continuación los alcances cuyo cumplimiento íntegro serán responsabilidad del

Contratista:

✓ **Actuaciones previas al diseño.**

En los suministros que apliquen, los cuales se definen más adelante del presente Pliego, será necesario realizar actuaciones previas para la obtención del diseño más óptimo necesario en cada caso. Para ello, es imprescindible ejecutar las siguientes actuaciones:

- Toma de datos topográficos de zonas de implantación de aparatos de vía y zonas colindantes en la red de Metro de Madrid.

Se presentará la recopilación de los datos en actas de estadillos informatizados y en plano en formato digital, según indique la Dirección del Contrato.

- Toma de secciones transversales de túnel por medio de laser escáner en zonas de implantación del aparato de vía y zonas colindantes para el estudio de gálibos.

Se presentará la recopilación de los datos mediante plano en formato digital con generación de informe valorativo de las posibles dificultades en los gálibos, según indique la Dirección del Contrato.

✓ **Diseño del aparato de vía.**

El Contratista deberá, en base a la información disponible en el presente Pliego (y los datos obtenidos en campo en los suministros que apliquen), llevar a cabo las labores de ingeniería precisas para el diseño de todos los aparatos de vía y su correcto encaje dentro de la Red de Metro.

Se presentará una propuesta de encaje geométrico del nuevo aparato de vía en la zona de la implantación previo a la fabricación del aparato de vía, con verificación del cumplimiento de los parámetros de Metro de Madrid, así como estudio de posibles ripados para conseguir una geometría adecuada.

✓ **Fabricación del aparato de vía.**

Una vez realizados los diseños y validados éstos por Metro, el/los Contratista/s será/n el/los responsable/s de la fabricación de los aparatos de vía acorde con el diseño y especificaciones de este Pliego. Como última fase de la fabricación se llevará a cabo el premontaje completo de los aparatos de vía en fábrica, con presencia del director de los trabajos de Metro, o persona en quién él delegue, emitiéndose si procede la correspondiente Recepción Provisional del aparato de vía en fábrica.

✓ **Documentación.**

La documentación elaborada por el Contratista deberá cubrir todos los aspectos relacionados con el diseño, fabricación, suministro, protocolo de montaje y plan de mantenimiento (y en los casos que aplique, la toma de datos topográfica). Los alcances de la documentación se indican con detalle en apartados posteriores. Toda la documentación deberá ser enviada, en soporte digital (en formatos compatibles con el software que defina el responsable de los trabajos de Metro de Madrid) y papel, y aprobada por Metro antes del envío del aparato de vía.

✓ **Envío de los aparatos de vía.**

Tras la Recepción Provisional en fábrica, el envío completo de documentación y la aprobación de la misma por parte del director de los trabajos, el Contratista será el responsable del envío del aparato de vía a las dependencias de Metro.

El destino para cada suministro será uno o varios depósitos de Metro que indique el director de los trabajos, y se incluirá la descarga a pie de calle. A este respecto, la proposición económica deberá realizarse considerando la entrega de cada aparato de vía en un depósito, y los repuestos asociados en otro recinto distinto, con lo que el licitador deberá tener en consideración la disponibilidad de medios humanos y materiales en ambas localizaciones.

Todo el material y elementos correspondientes al aparato se enviarán en un único envío, aunque partes del mismo podrán recepcionarse en recintos de Metro diferentes, como se ha indicado, no admitiéndose entregas parciales ni mezcladas con otros suministros correspondientes a otros contratos. La comunicación de la planificación de los envíos se realizará a Metro con una semana de antelación. Una vez llegado el aparato completo, si procede se realizará la Recepción Técnica Definitiva.

Los vehículos de transporte deberán disponer de las dimensiones adecuadas para el acceso y circulación en el interior de los depósitos de Metro, debiendo cumplir específicamente las limitaciones de gálibo para el paso a través de pórticos de gálibo existentes en ellos (ejemplo: 3,40 m en depósito 12), en caso de que sea necesario atravesarlos. Dichos medios de transporte, carga y descarga serán por cuenta del adjudicatario.

✓ **Formación.**

El contratista será el responsable de la formación presencial, a personal Técnico de Metro o al personal contratado para el montaje en obra del aparato. Dicha formación englobará los siguientes aspectos: transporte, manipulación de elementos, correcto desarrollo del protocolo de montaje y verificaciones finales. Para la validación final será necesario presentar un informe detallado con la descripción de las comprobaciones realizadas, así como las conclusiones finales obtenidas.

En caso de que se identifique algún problema técnico a la finalización del premontaje del aparato o del montaje en obra, el adjudicatario estará obligado a enviar a personal experto para su asesoramiento para la resolución tras inspección in situ, en tantas ocasiones como sean necesarias y así lo indique el responsable de contrato de Metro, considerándose incluidos los costes derivados en la oferta presentada.

✓ **Otros trabajos auxiliares**

Se incluye en el alcance de esta licitación el suministro y montaje de materiales relacionados con el acopio de los aparatos suministrados, siendo éstos el vallado perimetral, la señalización vertical, elementos de balizamiento y luminosos, y traslado de aparatos entre recintos de Metro de Madrid por necesidades de logística.

Corresponderá el abono del traslado de materiales únicamente a solicitud del responsable de contrato de Metro, cuando haya que desplazarlos entre depósitos/cocheras, sin que aplique esta partida al transporte de aparatos desde fábrica, el cual se encuentra repercutido en las partidas de suministro correspondientes. A tal efecto, se considerará para la valoración de la oferta económica por parte del licitador que los repuestos deberán ser enviados a un recinto de Metro distinto al correspondiente al aparato de vía asociado, sin que pueda utilizarse un mismo envío para materiales de distintos aparatos de vía.

También podrá incluirse en la licitación de contrato basado:

- El suministro de materiales auxiliares como bridas tipo Robel, juegos completos de placas de apoyo para aparato de vía, y los repuestos de los aparatos de vía como cruzamientos y cambios.
- El premontaje de los aparatos de vía en depósito/cochera de Metro de Madrid, mediante los medios propios del adjudicatario.

3 NORMATIVA DE APLICACIÓN

Los suministros objeto del presente contrato se prestarán mediante la plena observancia y cumplimiento de todas las disposiciones jurídicas vigentes de aplicación en el momento de ejecución de la prestación. Asimismo, el trabajo a desarrollar por el contratista será conforme con las normas, reglamentaciones, ordenanzas, instrucciones o documentos de cualquier otro rango, y tanto tengan carácter o ámbito europeo, nacional, autonómico o local, incluidas aquellas propias de Metro de Madrid y que sean de aplicación al objeto del contrato. Entre tales disposiciones, y a título de relación no exhaustiva, se destaca la necesidad de dar cumplimiento a todas las normas jurídicas vigentes relativas a las siguientes actividades: Estructuras (edificación, acero, fábrica y hormigón), Ferrocarriles, Instalaciones (agua, electricidad... y protección contra incendios), Seguridad y Salud (genéricas y específicas para amianto), Medio ambiente, barreras arquitectónicas, Instrucciones y Pliegos de recepción, andamios.

El contratista se obliga a cumplir cuanta normativa interna en materia de seguridad y salud en el trabajo le resulte de aplicación. De forma específica y en materia de coordinación de actividades empresariales y de seguridad y salud, deberá atender las obligaciones que para él y, según la naturaleza, se deriven de la aplicación del proceso PRL.PO-04 “Coordinación de actividades empresariales” integrado en el Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales de Metro de Madrid y elaborado al amparo de las obligaciones que, en esta materia, previenen la legislación y reglamentación vigentes. El documento PRL.PO-04 está disponible en la Web de Metro de Madrid en el enlace:

http://www.metromadrid.es/es/acceso_proveedores/licitaciones/index.html

accediéndose al mismo haciendo click en la opción “Coordinación de Actividades Empresariales”.

Todas las prescripciones y especificaciones técnicas que se formulen en el presente pliego por referencia a cualesquiera de las tipologías normativas recogidas por el artículo 60.3 b) de la Directiva 2014/24/UE, de 26 de febrero, sobre Contratación Pública, habrán de entenderse hechas también a sus equivalentes, correspondiendo al licitador acreditar dicha equivalencia en la forma establecida en el artículo 60.5 de la mencionada Directiva.

Además, será de aplicación el presente documento y lo recogido en el PPTP específico de cada uno de los contratos basados del Acuerdo Marco.

4 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS PARA LA FABRICACIÓN

Se exponen a continuación, las características técnicas a considerar para el diseño y fabricación de los aparatos de vía objeto de esta licitación.

Se han definido tres ámbitos:

- Características a cumplir por el fabricante
- Geometría en planta/alzado
- Características de los elementos constituyentes.

4.1 Características a cumplir por el fabricante

Seguidamente se relacionan aquellos parámetros de calidad que debe cumplir el Fabricante de los aparatos de vía:

- El suministrador certificará que los componentes de los aparatos de vía que no son de fabricación propia se acopiarán directamente de proveedores que garanticen unos parámetros mínimos de calidad.

Como referencia, se citan los siguientes:

- Agujas en perfil bajo asimétrico 54E1A1, forjadas en el talón según UIC 860 O-9ª o equivalente, E.T. 03.360.101.4 o equivalente y normas implícitas.
- Contraagujas y carril de vía intermedia 54E1 certificado según UIC 860 O-9ª o equivalente, E.T. 03.360.101.4 o equivalente y normas implícitas.
- Contracarril en perfil 33C1 (UIC33) calidad 900 A s/ E.T.03.361.105.4 o equivalente y normas implícitas.
- Clips elásticos SKL12 según E.T. 03.360.564-1ª o equivalente.
- Podrá presentar otras normas internacionales como la UIC, Euronormas y las especificaciones técnicas de otras Administraciones, en particular la E.T. 03.361.120.3 de ADIF o equivalente.

4.2 Geometría en Planta y Alzado

Las características de los aparatos de vía a suministrar, y repuestos en los casos que corresponda, mediante los contratos basados, se definirán en los pliegos de licitación de los mismos.

A efectos de unificar el análisis de la valoración técnica de las ofertas a presentar en primera fase (contratación del Acuerdo Marco), se considerará como referencia el siguiente aparato de vía:

- Diagonal de gálibo ancho tipo “estándar”, en alineación recta y rasante uniforme, cruzamiento de punta fija, y tipo de montaje “top-down”.

4.3 Características de los elementos constituyentes

Los elementos constituyentes deberán tener las características técnicas que se especifiquen en los documentos de licitación de cada contrato basado.

A efectos de unificar el análisis de la valoración técnica de las ofertas a presentar en primera fase (contratación del Acuerdo Marco), se considerará como referencia el siguiente aparato de vía:

- Diagonal a izquierdas
- Radio de desviada: 140 m
- Tangente: 0,125
- Gálibo ancho

Las especificaciones de dicho aparato tipo son las siguientes:

Diagonal a izquierdas de alta tecnología, en recta y acuerdo vertical, para gálibo ancho (1.940mm), ancho MM 1.445, en carril 54E1 grado R260 (UNE-EN 13674 o equivalente). Inclinación de la vía 1/20. Trazado tangente con sobreancho en vía desviada de +10mm. Radio de la desviada 140m.

El suministro incluye: agujas elásticas (UNE-EN 13232-5 o equivalente) de perfil bajo asimétrico 54E1A1 (UNE-EN 13674-2 o equivalente), cruzamientos rectos de acero moldeado al manganeso con antenas soldadas por chisporroteo y presión, tg. 0,125, resbaladeras de aguja tipo IBAV de Schwihag, o equivalente, juntas aislantes encoladas en los hilos de la vía desviada y cerrojo de uña.

Esta diagonal está formada por los componentes que se relacionan a continuación.

- Agujas de 10.100 mm de longitud (UNE-EN 13232-5 o equivalente), en perfil 54E1A1 (UNE-EN 13674-2 o equivalente), grado R260, forjadas en el extremo en una longitud de 600 mm para su adaptación al perfil 54E1. En la zona forjada de la aguja y al comienzo de la vía intermedia a continuación de las agujas se dispondrán placas adherizadas con sistema Sufetra o equivalente, que permitan la transición de la inclinación desde el 1:00 de las agujas hasta el 1/20 del resto de la vía. Dicha transición se podrá realizar mediante el mecanizado en taller del talón de la aguja.

- ❑ Contraagujas en carril 54E1 (UNE-EN 13674-1 o equivalente) de longitud 10.800 mm (UNE-EN 13232-5 o equivalente), grado R260, mecanizadas y taladradas para su correcto acoplamiento a las agujas adyacentes y para la incorporación de los elementos propios del cambio.

La mecanización de agujas y contraagujas se realizará según la E.T. 03.361.130.2-1ª de ADIF y normas implícitas.

- ❑ Los contracarriles se fabricarán partiendo de perfil UIC33. Se fijan con tornillos de alta resistencia M24 en calidad 10.9 a las placas soporte tipo IFAV de calidad GGG 40.3. Tendrán las longitudes de 4500 mm para la vía directa. Facilitarán una sobreelevación de 20 mm sobre el borde superior del carril.
- ❑ Resbaladeras de aguja –resbaladeras sin rodillos-. Serán del tipo IBAV de Schwihag o equivalente, con inclinación de 1/20 hacia el centro de la vía. Se colocan debajo de las contraagujas y agujas, en la zona flexible de éstas. Se fabrican en calidad GGG 40.3. La fijación de la contraaguja se realiza mediante clips elásticos tipo SKL12 o equivalente por el exterior y con clips elásticos Ssb2 de Schwihag o equivalente por el interior. Entre las resbaladeras y la contraaguja se colocan láminas elásticas de 6 mm de espesor. Las resbaladeras deben suministrarse con la tornillería necesaria para montarlas antes del hormigonado (proceso Top Down).

Las resbaladeras situadas a ambos lados del punto de accionamiento incorporan un sistema para la fijación del bastidor del motor de accionamiento.

Suministro de resbaladeras s/ ET.03.300.125 y normas implícitas.

- ❑ Montaje en vía en placa con sistema tipo placa adherizada Sufetra o equivalente, de forma que las placas sean de anclaje directo para montaje Top Down, con una rigidez estática de 30 kN/mm y dinámica de 31 kN/mm, y en las que se mantenga independizado el anclaje de las mismas a la plataforma de las continuas deflexiones derivadas de los ciclos de carga debido a los pasos del tren.

El sistema de sujeción debe estar aprobado por Metro.

- ❑ Placas soporte de contracarril: serán adherizadas con el sistema Sufetra o equivalente, de tipo IFAV de Schwihag o equivalente, con fijación elástica interior del carril mediante estribos de sujeción Ssb2 o equivalente y exterior mediante clips tipo SKL12 o equivalente.

Para asegurar la cota de protección de 1405 mm se intercalarán en caso necesario, chapas de suplemento entre los soportes y el contracarril.

- ❑ Topes de aguja que se ajustan entre aguja y contraaguja con una separación máxima de 2 mm y se atornillan a esta con tornillos de alta resistencia M24 en calidad 10.9. Los topes se fabrican en calidad GGG 40.3.
- ❑ Dispositivo contra descuadre formado por horquilla y muñón para evitar desplazamientos no deseados de las agujas. Estos elementos se atornillan con tornillos de alta resistencia M24 y calidad 10.9. La horquilla se coloca en la contraaguja y el muñón en la aguja, dentro del alojamiento de la horquilla, en posición centrada a temperatura de neutralización. Ambos elementos son de calidad GGG 40.3.
- ❑ Juntas aislantes encoladas. Serán del tipo IVG 30/90°. Su colocación será notificada y aprobada por Metro de Madrid, S.A.

- ❑ Los cruzamientos de punta fija se fabricarán de tipo monobloque, de Aº Mn (12%-14%) s/ UIC 866 O-2ª/ E.T. 03.361.140.1. y normas implícitas. La rodadura debe mantener la inclinación de 1/20 del resto de la vía.

Deben estar formados por los siguientes elementos:

- Bloque central fundido en Acero Austenítico con un 12–14 % de Manganeso.
- Cuatro piezas intermedias de aleación especial CrNi.
- Cuatro cupones de carril en perfil 54E1.

Las cuatro piezas intermedias de Cr-Ni y los cupones de carril se unen al bloque central mediante soldadura realizada con una máquina especialmente diseñada para ello. Preferentemente, en los hilos de la vía desviada, se implantarán las juntas aislantes encoladas unidas al bloque central mediante las piezas intermedias de Cr-Ni (no obstante, en la fase de diseño, la ubicación definitiva de las juntas aislantes, deben ser aprobadas por Metro de Madrid, S.A.).

La soldadura de cruzamientos, soldadura eléctrica a tope por chisporroteo y presión, se realizará en alguno de los talleres autorizados por ADIF para esta operación.

- ❑ Placas nervadas estándar, de vía intermedia y especiales de zona de cruzamientos. Se fabricarán con sistema adherizado de Sufetra o equivalente y deben mantener la inclinación 1/20 de la vía corrida. Se fijan al carril mediante clips tipo SKL12 con sus correspondientes tornillos de gancho, tuerca y arandelas. Entre estas placas y el carril se colocan láminas elásticas de 6 mm de espesor. Todas las placas deben suministrarse con la tornillería necesaria para montarlas antes del hormigonado (proceso Top Down).
- ❑ Las placas de asiento de cruzamiento se fabricarán con el sistema adherizado de Sufetra o equivalente. Se fijan al carril mediante clips tipo SKL12 con sus correspondientes tornillos de gancho, tuerca y arandelas. Entre estas placas y el cruzamiento se colocan láminas elásticas de 6 mm de espesor. Todas las placas deben suministrarse con la tornillería necesaria para montarlas antes del hormigonado (proceso Top Down).
- ❑ Falsas traviesas: Para facilitar el montaje durante la obra sin cierre de servicio, se suministrarán falsas traviesas de acero para asegurar el ancho de vía en todo el aparato. Las falsas traviesas dispondrán de aislamiento eléctrico entre carriles, para evitar fallos de continuidad en la señalización ferroviaria.
- ❑ La totalidad del suministro, incluidos los repuestos en los casos que aplique, no deberá disponer de taladros en zonas de conexión en las diferentes partes de los aparatos de vías (en zonas a soldar)

Para dar continuidad en zonas a soldar, preferentemente, se emplearán 2 bridas tipo Robel 68.05 versión 5, las cuales se aplicarán sobre una pareja de bridas de continuidad. En caso de no caber, se empleará una brida tipo Robel 68.05 versión 4.

Nota: en los documentos de licitación de cada contrato basado se indicarán las especificaciones técnicas de los aparatos correspondientes, los cuales no tendrán por qué coincidir con el ejemplo anterior, dependiendo del trazado de vía y otros parámetros.

5 EQUIPO HUMANO Y MEDIOS MATERIALES

5.1 EQUIPO HUMANO

La dotación mínima de personal que el adjudicatario deberá disponer para la prestación se expone a continuación:

- 1 Ingeniero Técnico o Superior de la rama de construcción o Industrial o equivalente, con más de cinco (5) años de experiencia como responsable en redacción de proyectos y dirección de trabajos de diseño, fabricación y suministro de aparatos de vía.

5.2 MEDIOS MATERIALES

Para las comprobaciones geométricas de los aparatos a suministrar se requerirán como mínimo los siguientes medios, debidamente calibrados y verificados por una entidad acreditada:

- Una (1) regla de comprobación de anchos y peraltes de vía;

Para los trabajos de gabinete, el Consultor dispondrá a su costa de oficinas dotadas de los medios técnicos adecuados para el correcto desempeño de las tareas encomendadas. Sin carácter exhaustivo, dispondrá al menos del hardware, software, impresoras, teléfonos tipo Smartphone, etc aptos para el correcto desempeño del contrato.

El consultor dispondrá a su costa de las licencias de software necesarias para elaborar los documentos requeridos, de manera que estos sean compatibles con el que dispone por Metro de Madrid. A modo orientativo, los diferentes archivos a entregar se podrán abrir en word, excel, powerpoint, Microsoft project, autocad, mirostation, presto y adobe acrobat. En general, los documentos se entregarán en formato electrónico, salvo que puntualmente la Dirección de los trabajos pueda requerirlos en papel por las necesidades de los trabajos.

El personal del adjudicatario dispondrá de teléfono móvil a su costa para el correcto desempeño de sus funciones, de manera que la Dirección de los trabajos pueda contactar con ellos siempre que la situación y el desarrollo de la prestación lo requiera.

6 CUADRO DE PRECIOS

Las unidades concretas que formarán el presupuesto de cada uno de los contratos basados del Acuerdo Marco se definirán en cada una de las solicitudes de oferta.

7 ASPECTOS A TENER EN CUENTA PARA LOS CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO

Los adjudicatarios firmantes del Acuerdo Marco que hayan recibido solicitud de oferta, presentarán en el plazo conferido al efecto su oferta técnica y económica, a precio cerrado, para cada suministro solicitado, con arreglo a las prescripciones específicas que consten en la

solicitud y teniendo en cuenta lo previsto en el apartado siguiente y en el Pliego de Condiciones Particulares del Acuerdo Marco.

7.1 IMPORTE DE LOS CONTRATOS BASADOS DEL ACUERDO MARCO

El precio de los contratos específicos celebrados al amparo del Acuerdo Marco será el que resulte de la correspondiente licitación de los mismos de acuerdo con el presupuesto máximo de licitación que se fije en cada solicitud de oferta específica.

En todo caso, los precios incluirán todos los gastos de personal, desplazamiento, kilometraje, seguros, dietas, alquiler, adquisición y amortización de instalaciones, equipos, medios informáticos y vestuario, así como toda clase de gastos de funcionamiento necesarios para llevar a cabo el trabajo en las condiciones de calidad y seguridad adecuadas. En particular, son de cuenta directa de los adjudicatarios del Acuerdo Marco y, por tanto, se entienden incluidos en los precios, todos los devengos de seguros sociales, impuestos y horas extraordinarias posibles que regulan las disposiciones vigentes en el momento actual o a las que se aprueben durante la vigencia del contrato, que se considerarán integrados en los precios ofertados. El coste que se derive del uso de los vehículos para el transporte del personal de los adjudicatarios del Acuerdo Marco también se entiende incluido en el precio.