



Informe 28/13 Calificación jurídica de un contrato de conservación ordinaria y reparación del firme de la Red Provincial de Carreteras de la Diputación de Zamora.

Clasificación de informes. 2. Calificación y régimen jurídico de los contratos. Objeto de los contratos. 2.1.1. Contratos de obras. 2.1.5. Contratos de servicios.

ANTECEDENTES

La Excm. Diputación de Zamora dirige escrito a esta Junta Consultiva de Contratación Administrativa solicitando se emita informe en los siguientes términos:

“La Diputación Provincial de Zamora ha iniciado la contratación de la obra denominada "Conservación Ordinaria y Reparación de firme de la Red Provincial de Carreteras de la Diputación de Zamora" y ante las cuestiones suscitadas sobre la naturaleza jurídica del contrato, le solicitamos informe al respecto.

Los antecedentes de la licitación son los que se especifican a continuación:

La Junta de Gobierno de la Excm. Diputación Provincial en sesión ordinaria celebrada el día 24 de octubre de 2012, por unanimidad adoptó el acuerdo de aprobación del proyecto de la obra de Conservación Ordinaria y Reparación de firme de la Red Provincial de Carreteras de la Diputación de Zamora y se publicó en el BOP nº 130 de 5 de noviembre de 2012 sin que se presentaran alegaciones o reclamaciones, según consta en certificado emitido con fecha 29 de noviembre de 2012. Consta en el expediente Informe de Supervisión de proyecto de fecha 23 de octubre de 2012 y Acta de Replanteo Previo de fecha 3 de diciembre de 2012.

Según orden de incoación de fecha 16 de mayo de 2013 se inicia el procedimiento de licitación a través del procedimiento abierto y tramitación ordinaria y se emite informe por la Jefa del Servicio Administrativo del Área de Obras de fecha 17 de mayo de 2013, el cual incluye lateralmente la consulta efectuada al Consultor de los Ayuntamientos y la respuesta del mismo sobre la naturaleza jurídica del contrato que se pretende licitar. Concluye el informe que se tramite el expediente de contratación como contrato mixto de obra y servicio, siendo la a aplicar la del contrato de obras por ser el de mayor prestación económica.

Solicitado informe al Secretario General de la Excm. Diputación Provincial de Zamora, con fecha 17 de junio de 2013, éste concluye que no procede la calificación jurídica del contrato de conservación ordinaria y reparación del firme de la red provincial de carreteras de la Diputación Provincial de Zamora como contrato mixto de obra y servicio y que la calificación que debería darse a dicho contrato sería la de servicio.

Se emite informe de fiscalización previa por la Intervención, de fecha 26 de junio de 2013, desfavorable a la continuación del expediente de referencia, hasta que sean solventadas las cuestiones básicas en torno a la calificación del mismo.

Asimismo, fueron tramitados con anterioridad y constan en esta diputación expedientes de contratación con similar objeto, calificados como contratos de obras y cuyos contratos fueron suscritos en 2004, 2007 y 2010, que recibieron



informes y supervisión positiva por parte de los técnicos correspondientes, tal como viene ocurriendo en otras diputaciones provinciales como la de Salamanca, Valladolid y Ávila.

A la vista de los diferentes informes al respecto, se han planteado dudas sobre si el contrato de conservación ordinaria y reparación del firme de la red provincial de carreteras de la Diputación Provincial de Zamora debe clasificarse como de obras o de servicios, y en función de ello, proceder por parte de las unidades técnicas correspondientes del organismo a continuar con la licitación del expediente como contrato mixto de obra y servicio o bien a iniciar un nuevo expediente de contratación con la calificación jurídica de contrato de servicio, cuestión que sometemos a su consideración a fin de que emita dictamen al respecto.

Adjunta al presente oficio remitimos la documentación completa del expediente así como la documentación complementaria al mismo. ”

CONSIDERACIONES JURIDICAS.

1. La consulta presentada por la Diputación de Zamora plantea la cuestión relativa a la calificación jurídica de un contrato que tiene por objeto la “*Conservación ordinaria y Reparación de firme de la Red Provincial de Carreteras de la Diputación de Zamora*”.

De acuerdo con la documentación recibida, se pone de manifiesto que las obras a ejecutar son las necesarias para llevar a cabo la gestión integral de la conservación de carreteras de la Diputación provincial de Zamora, la reparación urgente en puntos concretos, el mantenimiento de las capacidades portantes de los firmes y, en determinados casos, el mantenimiento de la vialidad invernal.

Así, dentro de la descripción del proyecto, consta que las operaciones a realizar se dividen en los siguientes grupos:

- Operaciones de conservación ordinaria, con actuaciones de tipo preventivo, compuestas por todas aquellas actuaciones que son necesarias para mantener la carretera en unas condiciones adecuadas de circulación y actuaciones de tipo corrector y todas aquellas operaciones puntuales que son susceptibles de ser medidas y que permiten mantener las condiciones geométricas superficiales y de señalización en un estándar mínimo, en espera de una reparación más completa o bien mejorar el paquete de firme.
- Operaciones de conservación ordinaria de refuerzo.
- Mantenimiento de la vialidad invernal.

2. Para un mejor análisis del contrato en cuestión, resulta necesario analizar el contenido de cada una de las actuaciones que forman parte del mismo. Si bien, antes de entrar en el fondo del asunto, debemos referirnos aquí a la cuestión fundamental de la admisibilidad de esta consulta y a la competencia de esta misma Junta Consultiva. Hay que destacar la reiterada doctrina de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa sobre el hecho de que los Informes de este órgano consultivo no se emiten para casos concretos y determinados, sino que presentan una vocación



general, de manera que solo se pueden admitir las peticiones de informes que planteen cuestiones generales, o bien, presenten interés o vocación general y no los que versen sobre un problema concreto, un expediente determinado o traten de resolver discrepancias entre diferentes órganos consultivos respecto de un contrato o un expediente concreto. Así, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa solo puede evacuar informes en los términos previstos dentro del artículo 324 del TRLCSP, desarrollado a estos efectos en el Real Decreto 30/1991, de 18 de enero, por el que se establece el régimen orgánico y funcional de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, en virtud del cual los informes de la Junta Consultiva solo podrán recaer sobre cuestiones de contratación pública que presenten carácter general, careciendo de competencia para emitir informes en relación con casos concretos y determinados, sobre un expediente concreto o un contrato o sobre cláusulas específicas a incluir en los pliegos, para lo cual, disponen del correspondiente Servicio jurídico.

A este respecto, cabe recordar los criterios de esta Junta expuestos, entre otros, en sus informes de 18 de noviembre de 1996 (informe 62/96), de 17 de marzo y 11 de noviembre de 1998 (expedientes 46/98 y 31/98), de 30 de octubre de 2000 (expediente 32/00), 5 de marzo de 2001 (expediente 54/00), de 28 de octubre de 2011 (expediente 23/11), en el doble sentido de que a la Junta Consultiva no le corresponde emitir informes en expedientes concretos de los distintos órganos de contratación, ni sustituir las funciones que los preceptos legales vigentes atribuyen a órganos distintos de esta Junta, como sucede, por ejemplo, con el examen y valoración de las proposiciones de los interesados o el informe preceptivo de los pliegos.

Una vez realizadas estas precisiones, en el supuesto objeto del presente Informe nos encontramos en un caso de este tipo, puesto que se pide el Informe para resolver las discrepancias existentes entre varios órganos consultivos que emiten opiniones distintas, respecto de la calificación jurídica de un mismo contrato. No obstante, a pesar de ello, se puede considerar que existe un interés prevalente de carácter general, como es la correcta calificación del contrato en cuestión, lo que hace que, junto con el elevado número de casos en los que se está formalizando este tipo contractual y las dudas que genera, todo ello aconseje la emisión del presente informe.

3. Hechas estas consideraciones, procede ya entrar en el fondo de la petición de Informe recibida. Comenzaremos señalando que el art. 6 del TRLCSP define el contrato de obras como *“aquellos que tienen por objeto la realización de una obra o la ejecución de algunos de los trabajos enumerados en el Anexo I o la realización por cualquier medio de una obra que responda a las necesidades especificadas por la entidad del sector público contratante. Además de estas prestaciones, el contrato podrá comprender, en su caso, la redacción del correspondiente proyecto.*

2. Por obra se entenderá el resultado de un conjunto de trabajos de construcción o de ingeniería civil, destinado a cumplir por sí mismo una función económica o técnica, que tenga por objeto un bien inmueble.”

La definición del contrato de obras, además de lo dispuesto en este precepto, se completa con la enumeración de los trabajos que aparecen en el Anexo I del mismo TRLCSP, en los que se relacionan diversas actividades clasificadas en función de su correspondiente CPV, -(código



determinado por el Reglamento comunitario n° 213/2008 de la Unión europea, de 28 de noviembre de 2007, por el que se dispone un sistema de clasificación único de los contratos públicos para describir su objeto)-, entre los cuales, no figuran incluidos los trabajos que tengan por objeto obras de conservación y mantenimiento.

A pesar de que no se contiene en el actual texto refundido, no podemos dejar de hacer referencia aquí, siquiera como antecedente histórico de la actual regulación, -aplicable, por tanto, conforme a lo dispuesto en el art. 3, 1 del Código civil-, a la definición que de este contrato se hacía en el artículo 120 del antiguo TRLCAP, donde se definía el contrato de obras como el contrato celebrado entre la Administración y un empresario cuyo objeto era:

- a) La construcción de bienes que tengan naturaleza inmueble, tales como carreteras, ferrocarriles, puertos, canales, presas, edificios, fortificaciones, aeropuertos, bases navales, defensa del litoral y señalización marítima, monumentos, instalaciones varias, así como cualquier otra análoga de ingeniería civil.
- b) La realización de trabajos que modifiquen la forma o sustancia del terreno o del subsuelo, como dragados, sondeos, prospecciones, inyecciones, corrección del impacto medioambiental, regeneración de playas, actuaciones urbanísticas u otros análogos.
- c) La reforma, reparación, conservación o demolición de los definidos en las letras anteriores.

Esta definición del contrato de obras establecida por el TRLCAP, no alteraba la que en su día estableció la Ley 13/1995, definición, por otra parte, que reproduce prácticamente la que contenía el Reglamento de Contratos del Estado de 1975 en su art. 55, si bien incorpora una referencia al elemento subjetivo, al precisar que eran contratos de obras los celebrados entre la Administración y un empresario.

Por su parte, ya en la actualidad, el art. 122 del TRLCSP, después de clasificar las obras, a los efectos de elaboración de los proyectos, según su objeto y naturaleza, en obras de primer establecimiento, obras de reparación simple, restauración o rehabilitación, obras de conservación y mantenimiento y obras de demolición, define las obras de conservación y mantenimiento en su párrafo 5 de la siguiente manera: *“Si el menoscabo se produce en el tiempo por el natural uso del bien, las obras necesarias para su enmienda tendrán el carácter de conservación. Las obras de mantenimiento tendrán el mismo carácter que las de conservación.”*

Así pues, nos encontramos con una primera categoría en la que podría tener cabida este contrato, como es la de contrato de obras de conservación y mantenimiento, cuyo objeto encaja con el del art. 122, 5 arriba referenciado.

4. Frente a ello, se plantea la cuestión de si no se trata de tal contrato de obras, sino de un contrato de servicios. La razón de ello se encuentra en el hecho de que los trabajos de conservación y mantenimiento que se contratan se hacen de forma continuada durante un



determinado período de tiempo, esto es, durante todo el plazo de duración del contrato, teniendo por objeto todas las carreteras que formen parte de la Red provincial de Zamora.

El contrato de servicios se define dentro del art. 10 del TRLCSP, en el que se establece que: “*Son contratos de servicios aquéllos cuyo objeto son prestaciones de hacer consistentes en el desarrollo de una actividad o dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o un suministro. A efectos de la aplicación de esta Ley, los contratos de servicios se dividen en las categorías enumeradas en el Anexo IP*”. Así, al igual que lo señalado antes respecto del contrato de obras, el concepto de contrato de servicios, teniendo en cuenta la dificultad de su definición exacta, como consecuencia de su carácter residual respecto de la calificación jurídica de cualquier otro contrato, se completa con lo dispuesto en el Anexo II del TRLCSP, en el que, si seguimos los códigos CPV que aparecen en la categoría 1 de las actividades que allí se enumeran, -relativa a *servicios de conservación y mantenimiento*-, no figuran los servicios de mantenimiento y conservación que tengan por objeto bienes inmuebles.

En este sentido, debemos hacer referencia al Informe 27/07, de 29 de octubre de 2007, de esta misma Junta Consultiva de Contratación Administrativa, el cual, cuando examina la calificación del contrato cuyo objeto es la conservación y mantenimiento de parques y zonas ajardinadas, lo califica como de servicios. Es más, en dicho análisis, se plantea la duda de si el mismo puede encajar en el contrato de servicios o en el de gestión de servicios públicos, pero en ningún caso, en el de obras. Con ello se hacía referencia a una de las características definitorias del contrato de servicios, como es la de calificarlo como un contrato de medios o de actividad, que presenta tracto sucesivo, a diferencia del contrato de obras, en el que el tracto es único.

5. Llegados a este punto, podemos distinguir hasta tres elementos que permiten distinguir el contrato de obras del contrato de servicios. El primero de ellos hace referencia a los bienes sobre los que recae, que en el contrato de obras siempre son inmuebles, mientras que en el contrato de servicios, pueden ser bienes muebles o inmuebles. El segundo es su finalidad, ya que el contrato de obras es un contrato de resultado, a diferencia del contrato de servicios en el que se persigue el cumplimiento de una actividad continua o de una serie de actividades concatenadas, durante un determinado período de tiempo, lo que hace que su duración sea un elemento fundamental del contrato, hasta el punto de que aparece entrelazado con la actividad o actividades de que se trate, lo que se manifiesta en la necesidad de que el contrato de servicios presente una duración tasada por la ley, algo que no se da en el contrato de obras, en el que su duración depende de la ejecución, entendida como terminación, de la obra. El último elemento es el tracto, siendo el contrato de obras un contrato de tracto único, puesto que la prestación que tiene por objeto se agota con su ejecución, mientras que el de servicios, es de tracto sucesivo.

Poniendo ambos contratos en relación, la distinción entre ambas figuras contractuales, en un principio, no parece plantear problemas, si tenemos en cuenta que el contrato de obras se ejecuta sobre un bien inmueble, mientras que el contrato de servicios es el que tiene por objeto el desarrollo de una determinada actividad en el tiempo. Con base en esta primera aproximación, se podría pensar que la distinción entre ambos se encuentra en el hecho de que el contrato de obras es un contrato “de resultado”, en el que se persigue un resultado concreto y determinado, independientemente del tiempo de su duración, mientras que el contrato de servicios, atiende a su



duración, como ya se ha comentado, en el que se persigue el cumplimiento de una determinada actividad durante un período de tiempo. En este sentido, el Dictamen del Consejo de Estado 3687/1998, de 28 de enero de 1999, señala que el contrato de obras es un negocio de resultado, que exige la entrega total de la prestación pactada. Se pronuncia en estos términos: “*Los contratos administrativos de obras se conciben como negocios “de resultado”. Ello comporta la indivisibilidad jurídica de aquéllos y de las obras que tienen por objeto, de tal suerte que no pueden ser cumplidos por el contratista de forma sucesiva y sí sólo total (mediante la realización y entrega de las obras en su integridad), ni la Administración queda obligada al pago sino a partir de dicha entrega. Por lo tanto, el cumplimiento del contrato por el adjudicatario requiere la entrega de la obra de conformidad con lo pactado, para cuya comprobación sirven los actos de recepción (...)*”. En efecto, aquí es donde radica la principal diferencia entre ambas modalidades contractuales, de forma que el elemento determinante de la calificación jurídica de este contrato se encuentra en el hecho de que pueda o no ser cumplido de forma total, mediante la realización y entrega de las obras en su integridad, siendo, en otro caso, un contrato de servicios.

6. Para poder analizar el supuesto de actividades de conservación y mantenimiento sobre bienes inmuebles, resulta necesario acudir al pliego de prescripciones técnicas que rige el contrato. En este documento se dice que “Las obras a ejecutar son las necesarias para llevar a cabo una gestión integral de carreteras de la Diputación de Zamora, la reparación urgente de puntos concretos, el mantenimiento de las capacidades portantes de los firmes y en determinados casos el mantenimiento de la viabilidad invernal”. Con este objeto, el propio pliego de prescripciones técnicas divide las actuaciones en tres bloques:

a) De conservación ordinaria. Este apartado se separa en los siguientes capítulos:

-Actuaciones de tipo preventivo: Son las actuaciones necesarias para mantener la carretera en condiciones adecuadas de circulación.

Incluye tareas del estilo de limpieza de vertidos y de desprendimientos en la calzada, retirada inmediata de objetos de la carretera, señalización inmediata de accidentes o reparación y reconstrucción de arcenes, cunetas y mordientes.

-Actuaciones de tipo corrector: Son las operaciones puntuales para mantener las condiciones geométricas superficiales de señalización en un estándar mínimo.

Abarca faenas de desbroce, tratamiento con herbicidas, repintado de marcas viales, reposición de señalización vertical y balizamiento, reparación de los daños causados en las carreteras por accidentes y otras similares a estas, además de “Todas aquellas operaciones que el director considere necesarias en el transcurso del contrato”.

b) De conservación ordinaria de refuerzo. Esta parte comprende trabajos, con periodicidad anual, de mejoras con tratamientos superficiales y refuerzos de firmes.



c) De mantenimiento de la viabilidad invernal. Engloba esta sección tratamientos preventivos antihielo, retirada y despeje de nieve y de hielo, todo ello a medida que vayan apareciendo tales necesidades y de acuerdo con una previsiones orientativas.

Además de esas consideraciones, debemos traer aquí a colación otras cuestiones concretas que forman parte de este contrato y que resultan del expediente. Así, constan en el informe evacuado por el Secretario de la Diputación provincial de Zamora, los siguientes aspectos: *“Observamos, pues, que en este contrato, a diferencia de los que sucede en los -verdaderos- contratos de obras, su objeto no está definido, ni aparecen determinadas con precisión -o al menos, con la precisión que requieren las obras- las exigencias técnicas del mismo, y por tanto, tampoco existe un volumen o cantidad fija del susodicho objeto -como sí que sucede en los auténticos contratos de obras-, sino que -a lo sumo y no para todas las prestaciones objeto del contrato- únicamente figura un quantum indeterminado a priori, o unas mediciones meramente orientativas. En otras palabras, no se aprecia en el objeto de este contrato obra alguna de índole concreta y determinada (contrato de resultado) que deba cumplirse en un único acto (contrato de tracto único), sino más bien la definición de una serie de actividades, o de medios, (contrato de medios o de actividad) que deben ejecutarse de forma continuada en el tiempo, lográndose un resultado plural a lo largo del tiempo de duración del contrato (contrato de tracto sucesivo).*

En segundo lugar, nos encontramos con las actuaciones preparatorias del contrato, donde el contrato de obras requiere, como requisito sui generis, de la previa elaboración, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto que defina con precisión el objeto del contrato. Ocurre en el supuesto que se estudia en este informe que, como según se argumentó en el fundamento de derecho precedente, no estamos ante prestación alguna típica del contrato de obras, resulta que lo que -ficticiamente- se denomina como “proyecto de obras”, tampoco es tal, ya que para ello, según prevé el artículo 21.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, e incluso el artículo 4.1 Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, como, dicho documento debería definir y determinar con precisión las exigencias técnicas de las obras objeto del contrato en cuestión, cosa que, como se puede ver con su examen, no sucede (ejemplos concretos de esta indefinición e indeterminación fueron puestos de manifiesto en el fundamento de derecho antecedente cuando se relataron las actuaciones que, según los pliegos, implicaba este contrato en particular). Y no salva esta deficiencia ni el nomen iuris que se ha dado al pliego de prescripciones técnicas (basta citar el -unánimemente admitido- principio de irrelevancia del nomen iuris -también denominado principio de “primacía de la realidad”- que significa que “las cosas son lo que son y no lo que las partes dicen que son”), ni las formalidades, tales como la supervisión, aprobación y replanteo, que se han cumplimentado al respecto (si acaso esto lo único que implica es que tales actos incurrir en causa de nulidad de pleno derecho, cómo más adelante argumentaremos).

Abundando al respecto, resulta cuanto menos curioso, el tema del replanteo del replanteo del proyecto (del cual se levantó acta con fecha de 3 de diciembre de 2012) -y por extensión, de su posterior comprobación-, puesto que aquel, de conformidad con el artículo 126.1 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, consiste en comprobar la realidad geométrica del proyecto y la disponibilidad de los terrenos precisos para su normal ejecución, además de cuantos supuestos figuren en aquel y sean básicos para el contrato a celebrar. Y como lo que -erróneamente- se denomina “proyecto de obras” abarca a la todas las carreteras provinciales, la pregunta sería ¿se ha comprobado la realidad geométrica, la disponibilidad de los terrenos y demás aspectos básicos en relación con la totalidad de la red de carreteras provinciales?. Y como las actuaciones previstas en el -mal- llamado “proyecto de obras” no están perfectamente definidas en el mismo (y no pueden estarlo, ya que dependerán de las diversas circunstancias y necesidades que acontezcan durante el plazo de ejecución del contrato, como pone de manifiesto el



propio “proyecto”) ¿cómo se han podido hacer tales comprobaciones si, a la fecha de hoy, no se conocen con exactitud cuáles van a ser los concretos desempeños que se deben de abordar?

En tercer lugar -y este es, sin desmerecer a los demás, el inconveniente de mayor calado- nos enfrentamos con el tema la adjudicación del contrato. En este punto observamos que el actual contrato, que tiene un valor estimado de 4.132.231,40 euros, si se calificase tal y como corresponde, esto es, como contrato de servicios, estaría sujeto a regulación armonizada, de conformidad con lo recogido por el artículo 16.1.b) del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que fija el límite a partir del cual se aplica tal regulación especial a ese tipo de contratos (los de servicios) en 200.000 euros. Ahora bien, como -indebidamente- es calificado de contrato mixto con predominio económico de la parte de obras, y por ello, sigue el régimen de adjudicación de los contratos de obras, resulta que queda exento del sistema especial de la regulación armonizada, toda vez que para esa tipología contractual (los contratos de obras) el artículo 14.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011 establece la frontera en los 5.000.000 de euros.”

Consideramos que todos los elementos señalados antes no hacen sino incidir en la línea ya apuntada a lo largo de este Informe y que se resume en el contenido del pliego de prescripciones técnicas, en el que se puede comprobar los extremos correspondientes a las actividades que configuran el objeto de este contrato y el contenido de sus prestaciones. Por ello, podemos afirmar que la generalidad de los términos en los que se encuentra redactado este pliego nos permite considerar que el contrato a que se refiere solo puede ser cumplido por el contratista de forma sucesiva, siendo las obras a realizar jurídica y materialmente divisibles, sin que se puedan calificar como un contrato de resultado, sino de actividad o medios, por lo que no puede tener encaje en la categoría de contrato de obras, sino en la de contrato de servicios.

7. Finalmente, no podemos dejar de referirnos a otro informe de esta misma Junta Consultiva, en el que, respecto del mismo contrato, se llegaba a otra conclusión distinta de la anterior, como es el Informe 53/2009, de 26 de febrero de 2010, en el que se calificaban los contratos de mantenimiento integral de la Red de Carreteras como un contrato de colaboración público-privada, “*siempre que la complejidad de la prestación no permita utilizar otras formas alternativas de contratación*”. En relación con este contrato, la regulación del mismo contenida dentro del art. 11 del TRLCSP, establece en su primer párrafo, respecto de su duración, que estos contratos, tendrán una duración “*por un período determinado en función de la amortización de las inversiones o de las fórmulas de financiación que se prevean*”, lo cual, junto con el hecho de que tenga por objeto una actuación global e integrada y una prestación especialmente compleja, son circunstancias todas ellas que vienen a caracterizar esta modalidad contractual. Por lo tanto, para que nos encontremos ante un contrato de este tipo, es necesario que concurren todas ellas conjuntamente.

En el presente supuesto, el hecho de que, en efecto, la prestación sea especialmente compleja, no lleva por sí solo a la conclusión de que estemos ante un contrato de colaboración público-privada. Así, como se ha señalado, como otra circunstancia relevante, aparece el hecho de que la duración del contrato se fije en función de la amortización de las inversiones, lo que no parece ser el caso, puesto que, de acuerdo con la documentación recibida, el precio del contrato se fija independientemente de esas inversiones, simplemente, en función de las actividades que se vayan a realizar y su tiempo de duración, por lo que no concurre este requisito. Esta falta es lo que



determina que no resulte incardinable dentro de la categoría del contrato regulado en el art. 11 del TRLCSP, sino en la de contrato de servicios, del art. 10.

CONCLUSIÓN.

La calificación jurídica del contrato que se analiza en el presente Informe que tiene por objeto la “*Conservación ordinaria y Reparación de firme de la Red Provincial de Carreteras de la Diputación provincial de Zamora*” es la de contrato de servicios.