

**ACUERDO DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CONTRATACIÓN PÚBLICA
DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

En Madrid, a 7 de agosto de 2024

VISTO el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la representación de la sociedad VISUALTHINK LABS, S.L. (en adelante, VTLABS), contra los pliegos que han de regir la licitación de contrato “Servicio de transporte en taxi, urbano e interurbano, en la Comunidad de Madrid para el Hospital Universitario La Paz-Carlos III-Cantoblanco a adjudicar por procedimiento abierto con pluralidad de criterios Nº 40/2024”, este Tribunal ha adoptado la siguiente

RESOLUCIÓN

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. - Mediante anuncio publicados en la Plataforma de Contratación del Sector Público de 21 de junio de 2024, se convocó la licitación del contrato de referencia mediante procedimiento abierto y con pluralidad de criterios de adjudicación.

El valor estimado del contrato asciende a 340.000 euros, con un plazo de ejecución de 12 meses.

Segundo. - El 8 de julio de 2024, tuvo entrada en el registro de este Tribunal el recurso especial en materia de contratación, formulado por la recurrente contra los pliegos del contrato de referencia.

Tercero. - El 15 de julio del 2024, el órgano de contratación remitió el expediente de contratación y el informe, a que se refiere el artículo 56.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transpone 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 (en adelante LCSP).

Cuarto. - El procedimiento de licitación se encuentra suspendido por acuerdo de este Tribunal de fecha 17 de julio de 2024.

Quinto. - No se ha dado traslado del recurso a posibles interesados al no ser tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones que las aducidas por el recurrente, de conformidad con lo establecido en el artículo 82.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, aplicable en virtud de lo establecido en el artículo 56 de la LCSP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. - De conformidad con lo establecido en el artículo 46.1 de la LCSP y el artículo 3 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público, corresponde a este Tribunal la competencia para resolver el presente recurso.

Segundo. - El recurso ha sido interpuesto por persona legitimada para ello, al tratarse de una persona jurídica que no puede participar en la licitación como consecuencia de las cláusulas de los pliegos que impugna.

Este Tribunal tiene acordado como criterio interpretativo de la legitimación del recurrente no licitador el análisis exclusivamente del perjuicio que le causen las

cláusulas de los pliegos de condiciones al recurrente, sin atender a la presentación o no de proposición.

Dicho criterio se basa fundamentalmente en la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE de 28/11/2018, asunto C-328/17, ECLI: EU:C:2018:958) que se enmarca en el artículo 1.3 de la Directiva 89/665/CEE, sobre el procedimiento de recurso en contratación pública, que señala que “Los Estados miembros velarán porque, con arreglo a modalidades detalladas que ellos mismos podrán determinar, los procedimientos de recurso sean accesibles, como mínimo, a cualquier persona que tenga o haya tenido interés en obtener un determinado contrato y que se haya visto o pueda verse perjudicada por una presunta infracción”.

La propia jurisprudencia citada del TJUE entiende legitimado al operador económico que no ha presentado oferta si impugna cláusulas de los pliegos que le impiden dicha presentación incluyendo no solo las condiciones de solvencia de la empresa o aptitudes para contratar, sino también aquellas cláusulas que le impidan presentar una oferta viable y justificada.

El perjuicio está claramente definido en este caso si se atiende a los fundamentos del recurso.

Por todo ello consideramos que en este concreto caso el recurrente al amparo de lo dispuesto en el artículo 48 de la LCSP está legitimado para la interposición de recurso especial en materia de contratación contra los pliegos, al considerar que sus derechos e intereses legítimos individuales o colectivos se han visto perjudicados o puedan resultar afectados de manera directa o indirectamente por las decisiones objeto del recurso y que le han podido impedir la presentación de oferta.

Asimismo, se acredita la representación del firmante del recurso.

Tercero. - El recurso se interpuso contra los pliegos de un contrato de servicios, cuyo valor estimado es superior a 100.000 euros. El acto es recurrible, de acuerdo con el artículo 44.1.a) y 2.a) de la LCSP.

Cuarto. - Los pliegos fueron publicados el 21 de junio de 2024, presentándose el recurso el día 8 de julio, dentro del plazo previsto en el artículo 50.1 de la LCSP.

Quinto. - Antes de entrar en el fondo del asunto, resulta de interés transcribir las cláusulas de los pliegos concernidas en el presente recurso:

Cláusula 1.1 del PCAP: *“Definición del objeto del contrato: El presente procedimiento tiene por objeto la adjudicación, mediante procedimiento abierto, del contrato de servicios de transporte en taxi, urbano e interurbano, dentro de la Comunidad de Madrid, realizado a través de vehículos provistos de licencias de autotaxi”.*

1.6.- Habilitación empresarial o profesional precisa para la realización del contrato.

Procede: SI. El licitador deberá contar con la habilitación empresarial o profesional que, en su caso, sea exigible para la realización de la actividad o prestación que constituya el objeto del contrato.

El PPT establece:

“1.- OBJETO DEL CONTRATO.

Para el correcto desarrollo de su actividad, el Hospital Universitario La Paz-Carlos III-Cantoblanco y sus centros adscritos (en adelante HULP) precisa disponer de un servicio de transporte para el traslado de personas autorizadas por la Dirección del HULP (trabajadores, pacientes, etc.)

El presente procedimiento tiene por objeto la adjudicación, mediante procedimiento abierto, del contrato de servicios de transporte en taxi, urbano e interurbano, dentro de la Comunidad de Madrid, realizado a través de vehículos provistos de licencias de autotaxi, de conformidad con lo dispuesto en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas y en el Pliego de Cláusulas Administrativas.

2.- MEDIOS MATERIALES ADSCRITOS AL CONTRATO.

El adjudicatario deberá de contar con las autorizaciones, licencias, permisos y seguros necesarios para la ejecución del objeto del contrato y deberá cumplir en todo momento, la legislación que les sea de aplicación.

(....)

La flota mínima exigida al adjudicatario se fija en 1.000 vehículos. Deberá contar en su flota con vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, con vehículos de siete y nueve plazas, así como con vehículos provistos de etiqueta medioambiental eco y cero emisiones.”

En cuanto al fondo del asunto, el recurso se fundamenta en primer lugar en que los pliegos limitan de forma arbitraria la concurrencia a quienes tengan habilitación para prestar el servicio mediante “Taxi”. La licencia de autotaxi que se exige como requisito de capacidad para contratar (cláusula 6 en relación con la 1.6 PCA) es contraria al ordenamiento jurídico, dado que no existe justificación alguna que permita constreñir la competencia y el acceso en términos de igualdad de los licitadores con capacidad para prestar el servicio de transporte cuya necesidad quiere cubrirse, y que no precisa de especialidad alguna como la que se explicita en los términos que la regulación del transporte de viajeros por carretera contempla.

El artículo 42 LOTT supedita la realización de transporte público de viajeros (los dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin, según el artículo 63.1) a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano

competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

Así mismo, señala que artículo 91 dispone que: *“Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio”* incluyendo en su párrafo segundo a *“las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor”* (desarrolladas en los artículos 180 a 182 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, ROTT) que según lo ya manifestado pueden prestar en la actualidad esos servicios tanto con carácter urbano como interurbano, que es la necesidad que Hospital Universitario La Paz trata de cubrir con la licitación convocada.

De lo anterior, concluye que la persona física o jurídica titular de una autorización como las señaladas, VTC (como su representada), está habilitada y capacitada legalmente para la prestación de los servicios objeto de licitación, como ciertamente lo están los titulares de licencia de auto-taxi.

En defensa de sus pretensiones cita un informe sobre licitaciones públicas de transporte de pasajeros emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia , sobre las Licitaciones Públicas de Transporte de Pasajeros en Vehículos de Turismo en los Ámbitos Escolar, Laboral Y Sanitario (Pro/Cnmc/002/19) emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia el 9 de enero de 2020 que contempla entre otros, la cuestión relativa a las contrataciones en el ámbito laboral como la presente dentro del marco regulatorio general antes descrito definiendo el transporte especial laboral como *“el destinado a transportar exclusivamente a colectivos laborales homogéneos (trabajadores de empresa, militares, líneas de servicio a aeropuertos o a estaciones de trenes para el transporte de tripulaciones, etc.), ya sea dentro del mismo término municipal (urbano) o entre distintos términos municipales”*. Afirmando de forma taxativa que: *“Este transporte*

laboral puede ser prestado tanto por autocares como por vehículos de turismo (taxi o VTC)".

Hace constar que para hacer su Informe la CNMC analiza diversas licitaciones de transporte laboral en vehículos de turismo en todo el territorio nacional reflejando que *“la principal restricción identificada se refiere a la reserva de participación en las licitaciones públicas a los vehículos con licencia de autotaxi. No se ha encontrado, con carácter general, normativa autonómica que recoja estas restricciones, salvo en el caso de Extremadura”*. Reserva a favor del taxi contraria al ordenamiento de contratación y de la competencia que constata en algunos casos (como sucede y denuncia respecto de un contrato del Hospital 12 de Octubre), pero no en otros (*“En sentido contrario, en otras Comunidades Autónomas se permite la prestación de los servicios de transporte regular laboral por cualquier vehículo turismo adecuado para los traslados”*), lo que saluda como la solución legal al concluir de la manera siguiente: *“Por lo tanto, ha de tenerse en cuenta que, según lo establecido en el artículo 181.2 del ROTT, las autorizaciones de VTC habilitan para prestar el servicio a vehículos de hasta 9 plazas, por lo que, a priori, no existiría ningún motivo que impidiese a los titulares de dichas autorizaciones prestar el servicio de transporte especial laboral”*.

No obstante, ninguno de los pliegos analizados ofrece explicación para la limitación de participación a los vehículos con licencia de autotaxi (...) En conclusión, no se aprecian razones imperiosas de interés general que justifiquen las restricciones identificadas”.

Conclusiones que a la CNMC le llevan a recomendar (apartado VII de su Informe) *“No discriminar entre los tipos de licencia de vehículos de turismo (taxi y VTC) para la contratación pública de servicios de transporte laboral”* que es el que aquí motiva la contratación.

Apela, así mismo, a la doctrina de los tribunales de resolución de recursos contractuales.

Por su parte, el órgano de contratación alega que no cabe admitir el argumento de trato discriminatorio y contrario a los principios de igual y libre competencia por cuanto que el taxi y el alquiler de vehículo con conductor VTC constituyen dos modalidades diferentes del servicio de transporte. La recurrente no puede imponer a la Administración la elección entre una u otra modalidad, pues ésta opción corresponde efectuarla en exclusiva al Órgano de Contratación, previa la definición y motivación de sus concretas necesidades.

En cualquier caso, considera que la mayor o menor apertura de los contratos a la competencia no supone una infracción de los principios de libre concurrencia y de igualdad de trato, cuando encuentran su fundamento en la necesidad o fines a satisfacer, así como cuando las prescripciones técnicas puedan ser cumplidas por varios licitadores, como es el caso, ya que existen varias plataformas de taxis que podrían acudir a la licitación.

Los destinatarios de este servicio serán los trabajadores del Hospital Universitario La Paz, que precisen desplazamiento por motivos de trabajo (ya sean unidades de hospitalización a domicilio tanto de infantil, como adultos, geriatría en residencias, matronas etc.), así como aquellos pacientes que acuden al centro de día ELA ubicado en el Hospital Enfermera Isabel Zendal. Siendo el ámbito de actuación de estos desplazamientos la Comunidad Autónoma de Madrid. En los pliegos rectores del procedimiento se exigen unas características que aconsejan que el servicio objeto del contrato sea desarrollado por una empresa de auto taxi frente a los de Vehículo de turismo con conductor (en adelante VTC).

Las razones por la que se ha decantado por el servicio de autotaxi frente a VTC son:

- Al tratarse de un transporte de personal sanitario y pacientes, debe ser flexible y ágil para adaptarse a las diferentes circunstancias que puedan presentar los pacientes con tiempos de concertación y de comienzo del servicio, prácticamente inmediatos en la mayoría de los casos. A diferencia del taxi, el servicio de

transporte por VTC se debe contratar antes de la realización del viaje, bien en las oficinas de la empresa, a través de internet o la aplicación móvil que tenga la empresa.

- El servicio de taxi tiene paradas autorizadas en el Hospital y por lo tanto puede atender de manera prácticamente inmediata los avisos y solicitudes de los profesionales sanitarios, ya que recogen en cualquier punto del mismo.
- Entre las características de ejecución del servicio que se indican en el PPT está la de realizar rutas para atención domiciliaria o para otros profesionales que lo soliciten. La operativa de este servicio implica que los profesionales, al comienzo de cada turno deciden los pacientes a visitar en el turno y de inmediato solicitan el transporte sanitario para salir a prestar el servicio. Esta inmediatez en la solicitud y comienzo del servicio consideramos que se ajusta más a la forma de trabajo de los taxis que de los VTC, pues en este segundo caso el servicio de transporte se debe contratar antes de la realización del viaje, bien en las oficinas de la empresa, a través de internet o la aplicación móvil que tenga la empresa. En el apartado 4 del PPT se recoge la prestación del servicio debiendo en todo caso contar con la disponibilidad suficiente de vehículos con conductor para atender las peticiones de traslados en la Comunidad de Madrid con origen y /o destino en el HULP. Concretamente en el caso de las rutas para personal sanitario de las Unidades de Hospitalización a Domicilio (UHD): El servicio de transporte con conductor deberá comenzar y terminar la ruta indicada por la UHD, esperando mientras el equipo realiza la asistencia en cada domicilio.
- Para la ejecución del servicio se solicita que la empresa adjudicataria tenga vehículos adaptados para pacientes con movilidad reducida, destinado a pacientes del Centro de Día ELA en el Hospital Enfermera Isabel Zendal. Los VTC no están incluidos en la normativa estatal de accesibilidad al transporte (RD-1544/2007 de 23 de noviembre) por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, por lo que no rigen para los VTC obligaciones de

accesibilidad como si ocurre con el servicio de taxi que tiene la obligación de tener adaptada parte de su flota.

Por ello, este Órgano de contratación considera que la adjudicación del contrato a una empresa de VTC no garantiza la realización del servicio de transporte a estos pacientes conforme al indicado en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y más, teniendo en cuenta que al centro ELA del Hospital enfermera Isabel Zendal acuden pacientes de otros municipios distintos a Madrid capital.

Vistas las alegaciones de las partes, procede dilucidar si existe restricción a la libre concurrencia.

La libre concurrencia constituye uno de los pilares esenciales de la contratación pública, por lo que, a juicio de este Tribunal, su limitación debe quedar plenamente justificada en el expediente de contratación. Esta justificación no debe ser meramente retórica, sino que debe acreditar de manera clara y contundente las razones por la que otros operadores económicos legalmente habilitados para la prestación del objeto del contrato, no pueden participar en la licitación por las restricciones impuestas. En aras de la transparencia exigida a los órganos de contratación, dicha justificación debe realizarse con carácter previo a la aprobación de los Pliegos y constar en el expediente de contratación, sin que pueda ser sustituida por una justificación a posteriori en el trámite del recurso especial en materia de contratación.

Pues bien, analizado el expediente de contratación, ni en el informe de necesidad, ni en ningún otro informe específico se lleva a cabo la más mínima justificación al respecto.

No obstante, lo dicho, es preciso tratar el tema de controversia bajo el prisma de las necesidades que pretende satisfacer el contrato, cuya delimitación es competencia del órgano de contratación. Este concepto recogido en el artículo 28 de la LCSP es también invocado por Metro en defensa de sus actuaciones.

Corresponde al órgano de contratación la determinación del objeto del contrato ponderando las necesidades suscitadas y apreciando discrecionalmente el interés público a satisfacer, precisando, en base a todo ello, cuáles son las prestaciones que deben configurar su objeto. Única posibilidad que justificaría la restricción a la libre competencia.

El artículo 116.4 de la LCSP establece: *“En el expediente se justificará adecuadamente:*

- a) La elección del procedimiento de licitación.*
- b) La clasificación que se exija a los participantes.*
- c) Los criterios de solvencia técnica o profesional, y económica y financiera, y los criterios que se tendrán en consideración para adjudicar el contrato, así como las condiciones especiales de ejecución del mismo.*
- d) El valor estimado del contrato con una indicación de todos los conceptos que lo integran, incluyendo siempre los costes laborales si existiesen.*
- e) La necesidad de la Administración a la que se pretende dar satisfacción mediante la contratación de las prestaciones correspondientes; y su relación con el objeto del contrato, que deberá ser directa, clara y proporcional.*
- f) En los contratos de servicios, el informe de insuficiencia de medios.*
- g) La decisión de no dividir en lotes el objeto del contrato, en su caso”.*

Por su parte, el artículo 126 de la LCSP establece. *“Reglas para el establecimiento de prescripciones técnicas:*

1. Las prescripciones técnicas a que se refieren los artículos 123 y 124, proporcionarán a los empresarios acceso en condiciones de igualdad al procedimiento de contratación y no tendrán por efecto la creación de obstáculos injustificados a la apertura de la contratación pública a la competencia”.

En el caso que nos ocupa, en la memoria o informe de necesidad no queda justificado la habilitación exigida consistente en la licencia de autotaxi, de modo que

quede acreditada que, de acuerdo con el objeto del contrato, no procede que otros operadores económicos habilitados legalmente para realizar transporte urbano con conductor puedan realizar la prestación, de modo que no quede restringida la competencia.

Por tanto, la justificación, que debe realizarse en el expediente de contratación y no en las alegaciones en vía de recurso, deberá tener en cuenta deberá tener en cuenta los citados artículo, además de tener en consideración el Informe sobre licitaciones públicas de transporte de pasajeros emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia , sobre las Licitaciones Públicas de Transporte de Pasajeros en Vehículos de Turismo en los Ámbitos Escolar, Laboral Y Sanitario (Pro/Cnmc/002/19) de 9 de enero de 2020.

En consecuencia, se estima este motivo de recurso, anulándose los pliegos que rigen la licitación.

Sexto. - Respecto al segundo motivo del recurso, se fundamenta en que no hay justificación alguna para exigir una flota mínima de 1.000 vehículos (taxis) como requisito para poder optar a prestar el servicio. Esa falta absoluta de motivación esconde una evidente desproporción.

El contrato de transporte de personal para asistencia a domicilio de 2023 que toma como referencia e incluye el que nos ocupa estimó unas 5.800 visitas anuales para un presupuesto de 110.000 € IVA incluido, lo que supondría en términos de media un coste de unos 19€/servicio. Llevada esa media a la licitación que nos ocupa tendríamos una estimación de 8.950 servicios anuales que llevados a los 365 días que los pliegos exigen supondrían menos de 25 servicios diarios. Añade, *“Siendo así ¿qué sentido tiene obligar al licitador a disponer, como mínimo, de una flota de 1.000 vehículos, particularmente taxis? Ninguno. Y ¿qué consecuencia tiene hacerlo? Que quien no disponga o pueda disponer de 1.000 taxis no puede participar en la licitación”*.

Así mismo, considera que fijar esa flota mínima de 1.000 vehículos como referencia para otorgar hasta 34 puntos de 65 mediante fórmulas no está justificado.

Las exigencias técnicas respecto de los vehículos con los que se han de prestar los servicios son generales y genéricas para cualquiera que esté legalmente habilitado para prestar el servicio de transporte de viajeros por carretera. No se pide que los efectivamente adscritos tengan un número determinado de plazas, una concreta etiqueta medioambiental o estén adaptados para personas con movilidad reducida. Sólo que se disponga de ellos y con relación a esa flota mínima, lo que incide a la hora de valorar las ofertas generando una nueva y arbitraria discriminación, por esa desproporción.

Añade “Un ejemplo lo explica. De los 65 puntos a los que un licitador puede obtener mediante fórmulas, 14 dependen del número de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida de los que disponga. Con referencia esa flota mínima de 1.000 vehículos un licitador necesita tener al menos 50 vehículos adaptados para obtener 3 puntos; 100 para obtener 7 puntos y 150 para obtener los 14 puntos en liza. ¿Tiene sentido cuando el número estimado de servicios diarios no llega a 25? Ninguno”.

Por su parte, el órgano de contratación manifiesta que expediente al que hace referencia la recurrente data del año 2023 y tenía por objeto únicamente dar servicio a las unidades de atención domiciliaria, que estaba empezando a funcionar. El expediente P.A. 40/2024, objeto de recurso pretende dar servicio a estas unidades, así como a las nuevas necesidades que se han ido generando, como es el traslado de pacientes ELA al centro de día, así como la incorporación de nuevas necesidades asistenciales.

Además, el exigir una flota menor como se hizo en el expediente del 2023, ha originado incidencias continuas de accesibilidad y disponibilidad de vehículos que hacen aconsejable que la flota exigida en este nuevo procedimiento aumente, para

que se pueda realizar el servicio conforme a las características y tiempos exigidos en los pliegos rectores del P.A. 40/2024.

Vistas las alegaciones de las partes procede determinar si la exigencia objeto de controversia es ajustada a Derecho.

La cláusula dice textualmente: *“La flota mínima exigida al adjudicatario se fija en 1.000 vehículos. Deberá contar en su flota con vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, con vehículos de siete y nueve plazas, así como con vehículos provistos de etiqueta medioambiental eco y cero emisiones.”*

Nos encontramos ante un requisito de solvencia que debería figurar en el PCAP y en el de prescripciones técnicas.

Utilizando los mismos fundamentos jurídicos que en el motivo anterior, no consta en la memoria justificación alguna de esta exigencia de solvencia.

Así mismo, se puede apreciar indefinición en cuanto que no determina cuántos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, con vehículos de siete y nueve plazas, ni cuántos vehículos deben estar provistos de etiqueta medioambiental eco y cero emisiones.

En consecuencia, este motivo también debe ser estimado.

En su virtud, previa deliberación, por unanimidad, y al amparo de lo establecido en el artículo 46.1 de la LCSP y el artículo 3.5 de la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público, el Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid:

ACUERDA

Primero. - Estimar el recurso especial en materia de contratación interpuesto por la representación de la sociedad VISUALTHINK LABS, S.L., contra los pliegos que han de regir la licitación de contrato “Servicio de transporte en taxi, urbano e interurbano, en la Comunidad de Madrid para el Hospital Universitario La Paz-Carlos III-Cantoblanco a adjudicar por procedimiento abierto con pluralidad de criterios N° 40/2024”.

Segundo. - Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso por lo que no procede la imposición de la sanción prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Tercero. - Levantar la suspensión acordada por este Tribunal con fecha 17 de julio de 2024.

Cuarto. - Notificar este acuerdo a todos los interesados en este procedimiento.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa, será directamente ejecutiva y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, todo ello de conformidad con el artículo 59 de la LCSP.