



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO

TÍTULO DEL CONTRATO: “COORDINACIÓN E INFORMACIÓN DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS EN SU AFECCIÓN A INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO “.

En la presente memoria justificativa del contrato se analizan las siguientes cuestiones:

1.- Objeto del contrato (art. 99 LCSP); Naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas (art. 28.1 LCSP). La necesidad de la Administración a la que se pretende dar satisfacción; relación con el objeto del contrato.

En la tramitación del planeamiento urbanístico, la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid establece, para distintas fases del proceso, el requerimiento de informe a las Administraciones previstas legalmente como preceptivas o que por razón de la posible afección de los intereses públicos por ellas gestionados deban considerarse determinantes en dicho proceso (Preámbulo VII y artículos 56, 57 y 59, entre otros). El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante CRTM), como organismo competente en el servicio transporte público, es frecuentemente requerido para elaborar el correspondiente informe, bien por los órganos y entidades públicas preceptivas que contempla dicha ley, bien por afección directa al servicio público que gestiona. Los informes se refieren principalmente a actuaciones urbanísticas de Planeamiento General o Planeamiento de Desarrollo.

De forma general los informes urbanísticos suelen ser solicitados por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid a través de la Dirección General de Evaluación Ambiental considerando lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, o por los propios municipios en etapas más avanzadas de la tramitación de la planificación urbanística. Adicionalmente se reciben también solicitud de informes desde la Administración Central, Organismos de la Comunidad de Madrid, o de los municipios, en relación con actuaciones de infraestructuras o de ordenación y gestión del territorio, que tienen una componente urbanística y una afección potencial al servicio de transporte público.



Por otro lado los proyectos derivados de desarrollos urbanísticos e infraestructuras de transportes de la Comunidad de Madrid requieren de un análisis, planteamiento y control que permita abordar problemas específicos y actuales de la movilidad en el transporte público planteando soluciones que contribuyan a una mejor articulación territorial y mejora de la movilidad de los ciudadanos, ajustándose a los criterios funcionales del CRTM : itinerarios de líneas, ubicación de paradas, zonas de trenzado, etc, así como analizando su viabilidad económica y técnica. Destacan, especialmente, los estudios y proyectos de áreas intermodales, intercambiadores y aparcamientos de disuasión, como elementos característicos del sistema de transporte público ligados a una gestión y ordenación urbanística.

Dichos estudios requieren una revisión detallada de la relación existente entre la oferta de transporte y la demanda de viajeros y un seguimiento continuo, análisis que se planteará en base a indicadores de movilidad y los principales parámetros de oferta y explotación.

En este sentido, el pliego del contrato **“COORDINACIÓN E INFORMACIÓN DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS EN SU AFECCIÓN A INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO”** recoge, entre otras tareas, el seguimiento de todas estas acciones, así como de las asociadas a:

- ✓ Análisis del planeamiento general (PGOU, Planes de Sectorización) o de desarrollo (PP, PE, etc), en materia de transporte.
- ✓ Avance de soluciones de mejora en la ordenación y planificación del transporte en los diferentes municipios y emisión de informe urbanístico.
- ✓ Supervisión de los proyectos de infraestructuras de transporte público derivadas del planeamiento.
- ✓ Visitas para toma de datos y diagnóstico de la situación urbanística en el entorno de estaciones de Metro, Cercanías o Metro Ligero en los distintos corredores para la mejora de la movilidad.
- ✓ Propuestas de redensificación urbana en el entorno de las estaciones de Metro, Cercanías o Metro Ligero en los distintos corredores (A1,A2,A3,A4,A5,A6)
- ✓ Estudios previos y de viabilidad económica para la implantación de aparcamientos de disuasión o áreas intermodales: valoraciones, rentabilidades, nivel de riesgo, y elaboración de informes de sensibilidad (test de stress) ante distintos escenarios.



Elaboración de informes urbanísticos en relación con actuaciones de infraestructuras o de ordenación y gestión del territorio solicitados desde la Administración Central u otros Organismos de la Comunidad de la Madrid.

- ✓ Seguimiento del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible.

2.- Valor estimado del contrato (IVA no incluido); indicación de los conceptos que lo integran, con inclusión de los costes laborales (art. 101 y 116.4 d) LCSP)

De acuerdo con lo que se incluye en el PCAP del contrato que forma parte del expediente, el valor estimado del mismo asciende a la cantidad de 173.389,96 euros, sin IVA, que incluye los costes laborales directos del equipo de trabajo, los costes indirectos, los gastos generales de la empresa y el beneficio industrial. Dicho valor estimado se ha obtenido a partir de la suma de la base imponible del Presupuesto Base de Licitación (115.588,64 €) y del importe sin IVA de la prórroga del contrato (57.794,32 €)

3.- Naturaleza del contrato (art. 17. LCSP)

En todo caso, el contrato debe ser considerado como un contrato de servicios porque las prestaciones que en él se desarrollan están dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministro).

4.- Unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato

La unidad encargada del seguimiento y ejecución de este contrato es el Área de Estudios y Proyectos del CRTM.

5.- Responsable del contrato (art. 62 LCSP):

El responsable del contrato será el responsable del Área de Estudios y Proyectos, o la persona que designe el Órgano de contratación.



6.- Informe de insuficiencia de medios en el caso de contratos de servicios (art. 116.4 f) LCSP

El desarrollo de los trabajos descritos exige numerosas tareas a desarrollar, algunas por su concreta especificidad que exigen un conocimiento técnico elevado (criterios de accesibilidad, conocimiento de las redes de transporte, estudios de viabilidad económica...), así como un conocimiento en materia y normativa urbanística. Además, en el caso de los informes urbanísticos, se producen numerosos requerimientos con plazos de respuesta muy cortos (entre 20 y 30 días, normalmente) que exceden actualmente la capacidad de respuesta de este Organismo mediante recursos propios.

Por tanto, para cumplir de forma adecuada con las competencias atribuidas a este Organismo en la materia aquí descrita, se considera necesaria la contratación externa de los servicios profesionales necesarios.

7.- Elección del procedimiento de licitación (art. 131.2 y 116.4 a) LCSP)

En base al valor estimado del contrato y con la pretensión de recibir el mayor número de proposiciones se propone su tramitación ordinaria mediante el procedimiento abierto.

Teniendo en cuenta las tareas a desarrollar, algunas por su concreta especificidad que exigen un conocimiento técnico elevado (criterios de accesibilidad, conocimiento de las redes de transporte, estudios de viabilidad económica...), se plantea un contrato que requiere de una valoración de las ofertas con pluralidad de criterios basados en el principio de mejor relación calidad-precio para poder seleccionar a la empresa más conveniente

8.- Criterios de solvencia. Clasificación del contratista. Adscripción de medios.

Criterios de solvencia: De los criterios que se recogen en la LCSP, se consideran los más apropiados para el presente contrato los siguientes:

a) Solvencia económica y financiera

- **Si el licitador es una persona física o sociedad profesional** el que se incluye en el art 87 .1 b), optándose por exigir como criterio de selección, disponer de un seguro de



indemnización por riesgos profesionales, por importe no inferior al presupuesto base de licitación, así como aportar el compromiso de su renovación o prórroga que garantice el mantenimiento de su cobertura durante toda la ejecución del contrato.

La acreditación de este requisito se efectuará por medio de certificado expedido por el asegurador, en el que consten los importes y riesgos asegurados y la fecha de vencimiento del seguro, y mediante el documento de compromiso vinculante de suscripción, prórroga o renovación del seguro, en los casos en que proceda.

- **Si el licitador es una persona jurídica distinta de una sociedad profesional** el que se incluye en el art 87.1.a) , optándose por exigir como criterio de selección una declaración sobre el volumen anual de negocios que, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles (2017-2019), sea al menos de **57.795** euros (IVA excluido).

b) Solvencia técnica profesional

En cuanto a la solvencia técnica profesional se ha optado por el criterio incluido en el art 90.1 a) de la LCSP debiéndose acreditar, en el año de mayor ejecución de los tres últimos, la realización de servicios de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato por un importe anual acumulado de **40.460** euros (IVA no incluido).

Se entenderá por trabajos de similar naturaleza a los que constituyen el objeto del contrato a los de consultoría en el ámbito de los sistemas de transporte y de la planificación urbanística.

La acreditación documental se realizará mediante la presentación de una relación de los principales servicios o trabajos de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato en el curso de los tres últimos años, en la que se indique el importe, la fecha y el destinatario de los mismos, así como certificados expedidos por dichos destinatarios cuando se trate de entidades públicas. Cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por éste o, a falta de este certificado, mediante una declaración del empresario.



Para las empresas de nueva creación, entendiéndose por tal aquellas que tengan una antigüedad inferior a cinco años, su solvencia técnica se podrá acreditar de forma alternativa por los siguientes medios:

Art.90.1 LCSP, apartado e)

Títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa y, en particular, del responsable o responsables de la ejecución del contrato, así como de los técnicos encargados directamente de la misma, siempre que no se evalúen como un criterio de adjudicación.

Criterios de selección: El Técnico responsable de la ejecución del contrato, contará con la titulación de Arquitecto o Ingeniero superior con formación en el ámbito de los sistemas de transporte y de la planificación urbanística.

Dicho criterio se acreditará mediante la presentación de copia compulsada de los títulos correspondientes

Clasificación del contratista: No procede, debido a que no hay correspondencia entre el código CPV (71311200-3 servicios de consultoría en sistemas de transporte) asignado al contrato de acuerdo a su naturaleza y los grupos de clasificación según se recoge en el R.D. 773/2015, de 28 de agosto, por el que se modifican determinados preceptos del reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real decreto 1098/2001, del 12 de Octubre.

Adscripción de medios: Dada la naturaleza y especificidad de los trabajos objeto de contratación se requiere la adscripción exclusiva al contrato de 1 técnico superior con una dedicación al 100% de 1.792 horas/año de alta cualificación técnica y con amplia experiencia en la materia, por lo que se exige que posea titulación universitaria de grado superior, una experiencia profesional mínima de 9 años y un mínimo de 5 años de experiencia en servicios de consultoría en sistemas de transporte y en planificación urbanística

9.- Criterios de adjudicación. Explicación de su contenido.

De acuerdo con lo establecido en el art 145 de la LCSP:

- La adjudicación de los contratos se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio
- La mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos



- La aplicación de más de un criterio de adjudicación procederá en todo caso, en la adjudicación, entre otros, de los siguientes casos:
 - Cuando el órgano de contratación considere que la definición de la prestación es susceptible de ser mejorada por otras soluciones técnicas o por reducciones en su plazo de ejecución
 - Contratos de servicios, salvo que las prestaciones se encuentren perfectamente definidas técnicamente y no sea posible variar los plazos de entrega ni introducir modificaciones de ninguna clase en el contrato, siendo por consiguiente el precio el único factor determinante de la adjudicación.
- En los contratos de servicios que tengan por objeto prestaciones de carácter intelectual el precio no podrá ser el único factor determinante de la adjudicación y los criterios relacionados con la calidad deberán representar, al menos el 51 % de la puntuación asignable en la valoración de ofertas

Por otra parte, según el art 146, “cuando se utilicen una pluralidad de criterios, en su determinación, siempre y cuando sea posible, se dará preponderancia a aquellos que hagan referencia a características del objeto del contrato que puedan valorarse mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de las fórmulas establecidas en los pliegos.

En consecuencia, se ha utilizado en el presente contrato una pluralidad de criterios de adjudicación ya que se trata de un contrato de servicios con prestaciones de carácter intelectual y, además, son susceptibles de ser mejoradas o ampliadas por otras soluciones o aportaciones a realizar por los licitadores respecto a las definidas en los pliegos.

De esta forma, y para dar cumplimiento a los citados preceptos legales, se ha optado por establecer la siguiente ponderación para los criterios de valoración de ofertas al considerarla la más adecuada a la hora de determinar la mejor relación calidad/precio de las mismas

- Criterio Precio : 49%
- Criterios cualitativos evaluables mediante cifras o porcentajes : 26 %
- Criterios cualitativos evaluables mediante juicios de valor: 25 %

Además de los criterios evaluables mediante fórmulas, que representan el 75 % de la valoración total, se hace necesaria la utilización de criterios evaluables mediante juicios de valor ya que son éstos los únicos que permiten una correcta valoración de aspectos tan importantes para la consecución de los objetivos a alcanzar en este tipo de contratos como los relacionados con aspectos metodológicos y organizativos.

Dichos criterios, que van a permitir la valoración de la calidad de las soluciones técnicas y/o las aportaciones realizadas por los licitadores, son de carácter conceptual y por tanto no susceptibles de valoración objetiva mediante la mera aplicación de fórmulas.



Los criterios de valoración establecidos son los siguientes :

Criterios relacionados con los costes:

<u>Número</u>	<u>Descripción del criterio</u>	<u>Ponderación</u>
1	Precio	0 a 49 puntos

Criterios cualitativos:

- **Criterios evaluable de forma automática por aplicación de fórmulas:**

<u>Número</u>	<u>Descripción del criterio</u>	<u>Ponderación</u>
2	Experiencia del Técnico Superior en la redacción de Informes y asesoramiento urbanístico en materia de planificación del transporte en los últimos 5 años	de 0 a 13 puntos
3	Experiencia del Técnico Superior en la redacción, ejecución, dirección, coordinación, supervisión y/o control de proyectos de grandes infraestructuras de transporte colectivo, áreas de intercambio, aparcamientos de disuasión así como actuaciones para la mejora de la accesibilidad en paradas de autobús.	de 0 a 13 puntos

- **Criterios cuya cuantificación depende de un juicio de valor:**

<u>Número</u>	<u>Descripción del criterio</u>	<u>Ponderación</u>
4	Desarrollo de una propuesta de análisis del planeamiento general y de desarrollo	de 0 a 4 puntos
5	Desarrollo de una propuesta de definición y seguimiento de Indicadores de movilidad.	de 0 a 4 puntos
6	Desarrollo de una propuesta de puesta en servicio de una línea de transporte público desde su planeamiento inicial hasta su implantación	de 0 a 4 puntos
7	Elaboración de un índice de elementos a considerar para la Implantación de un intercambiador	de 0 a 5 puntos
8.	Definición de los elementos a considerar para la redacción de un Plan Estratégico de Movilidad	de 0 a 4 puntos
9.	Desarrollo de una propuesta de estudio de viabilidad económica para un proyecto de infraestructura de transporte en concesión	de 0 a 4 puntos

TOTAL 100 PUNTOS

Criterio de anormalidad de ofertas:

De los criterios objetivos que se contemplan para la valoración de las ofertas se considera que el precio es el único que permite establecer parámetros objetivos para poder identificar los casos



en que éstas puedan ser consideradas como anormales. Los criterios nº 2 y 3, además de contar con umbrales de saturación, por su propia naturaleza no son aptos para tal fin.

En consecuencia, se considerarán como desproporcionadas o temerarias las ofertas que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. Si se presentase una única oferta, se estimará que es baja desproporcionada o temeraria cuando sea inferior al presupuesto base de licitación en más de 25 unidades porcentuales. En ambos casos se estará a lo dispuesto en el art 149 de la LCSP.

10.- Justificación No división en Lotes.

Las prestaciones objeto de contrato, por su propia naturaleza, constituyen una unidad funcional, no siendo posible su división en lotes ya que no serían susceptibles de utilización o aprovechamiento por separado.

La correcta ejecución del contrato, por su propia naturaleza, implica la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones o tareas, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y consecuente ejecución por empresas adjudicatarias diferentes.

11.- Condiciones especiales de ejecución.

En el art. 202.1 de la LCSP se establece la obligación de imponer en la ejecución del contrato, al menos una de las condiciones especiales, ya sean de carácter económico, relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de tipo social.

Así, en el contrato en cuestión, y dada su naturaleza, se ha optado por incluir en el Pliego de Prescripciones Administrativas Particulares, clausula 1.19 una condición de carácter medioambiental consistente en la necesidad de elaborar por parte del adjudicatario un PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL del contrato con el fin de minimizar las afecciones ambientales de las tareas a desarrollar. En dicho Plan, se identificarán las medidas a adoptar, objetivos y metodología de seguimiento

Dicho requisito está vinculado directamente al objeto del contrato, no se considera discriminatorio directa ni indirectamente y resulta compatible con el derecho comunitario.



12.- Subcontratación

Debido a su naturaleza, las tareas objeto de contratación, están íntimamente relacionadas entre sí y son todas ellas críticas para la obtención de resultados, por lo que deben ser ejecutadas por el contratista principal.

Madrid, a fecha de firma

JEFE DEL ÁREA DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Vº Bº

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y EXPLOTACIÓN

