

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS DEL CONTRATO DENOMINADO “DEFINICION Y DESARROLLO DEL NUEVO MAPA CONCESIONAL DEL TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID” DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

La Dirección de Planificación Estratégica y Explotación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid precisa la contratación del servicio de “DEFINICION Y DESARROLLO DEL NUEVO MAPA CONCESIONAL DEL TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA COMUNIDAD DE MADRID”, que debe desarrollar la definición de un nuevo mapa concesional de transporte regular de viajeros por carretera en la Comunidad de Madrid.

El Consorcio Regional de Transportes, en el marco de competencias que le atribuye la ley de creación del mismo, Ley 5/1985, del 16 de mayo, artículo 2, tiene las siguientes competencias y funciones: “El Consorcio ejercerá sobre el transporte público regular de viajeros, que circule por toda clase de vías cualesquiera que sea la titularidad de estas, las siguientes competencias:

- ✓ Las que correspondan o le sean delegadas a la Comunidad de Madrid.
- ✓ Las que correspondan a los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, que se hayan adherido voluntariamente al Consorcio mediante acuerdo plenario”

En este sentido inicialmente, le fueron transferidas, todas aquellas concesiones que se desarrollaban íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid.

Posteriormente, en base a la Ley Orgánica 5/1987 del 30 Julio de 1987, de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas Transportes en relación con los transportes por carretera y por cable, le fueron transferidas una serie de concesiones, que si bien superaban el ámbito territorial de la Comunidad, el itinerario de los servicios discurría predominantemente por el territorio de la misma.

De acuerdo con la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres y el reglamento de la misma, se llevaron a cabo las correspondientes convalidaciones y unificaciones de las concesiones vigentes en el momento.

Posteriormente se segregaron los tráficos autonómicos de algunas concesiones dependientes de la Administración General del Estado, dando lugar a nuevas concesiones autonómicas.

De conformidad a la Disposición Adicional Única de la Ley 5/2009, de 20 de Octubre, de Ordenación de Transporte y la Movilidad por carretera de la Comunidad de Madrid, se procedió a realizar la convalidación de las concesiones existentes en ese momento, dando lugar a un total de 37 concesiones, 7 urbanas y 30 interurbanas, aunque con posterioridad se produjo el cese del servicio en una de las concesiones urbanas.

Los 36 Títulos Concesionales actuales están vigentes, por Acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio (Reunión del 1 de diciembre de 2009). Desde esta



fecha, los mencionados Títulos, en el apartado 4.1 Plazo de la Concesión, dicen lo siguiente:

“En aplicación de la Disposición Adicional Única de la Ley 5/2009, de 20 de Octubre, de Ordenación del Transporte, y la Movilidad por Carretera, y del Acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de 23 de Octubre de 2009, se establece un plazo del presente contrato concesional de diez años, computados a partir de la fecha que en el figura. No obstante, por razón de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original, si la Empresa prestadora del servicio público aporta elementos del activo que sean significativos en relación con la totalidad de los necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato, y siempre que como mínimo, cumplan los requisitos que se detallan en el apartado 2.7 del Plan de Modernización que figura como anexo en el citado Acuerdo de la Comisión Delegada”.

Es decir, las actuales concesiones, de forma individual cada una, pueden finalizar entre los años 2019 y 2024, dato de gran importancia a la hora de definir el nuevo mapa concesional.

Las concesiones actuales por tanto responden a diferentes procesos de unificaciones y convalidaciones de otras más antiguas y, si bien, se han ido reordenando los tráficos autorizados y prohibidos en las mismas, permanecen algunos problemas que es preciso solucionar. Así mismo la implementación del Plan de Modernización al que se adhirieron todas ellas y el Plan de Calidad ha puesto de manifiesto nuevos problemas a resolver.

Durante todos estos años se han producido una serie medidas, algunas de las cuales externas a las propias concesiones de transporte, que han afectado de forma directa a las mismas. Cabe señalar:

- La implantación de otros modos de transporte en el territorio: Metrosur, Metronorte, TFM, Tranvía de Parla, Metros ligeros.
- La coexistencia de distintos modelos de tráficos urbanos:
 - Concesiones de Transporte Urbano
 - Líneas Urbanas incluidas en concesiones Interurbanas
 - Municipios que gestionan su transporte urbano a través de una empresa municipal.
 - Municipios en los que su tráfico urbano se realiza básicamente a través de las líneas interurbanas.
- La heterogeneidad existente entre las concesiones interurbanas actuales, en tamaño, en el ámbito territorial que abarcan. Existencia de concesiones zonales que no conectan con Madrid, de débil tráfico con un total de 5 vehículos y concesiones radiales con Madrid y más de 200 vehículos.
- El hecho de que existan algunas concesiones que territorialmente traspasan la Comunidad de Madrid, con tráficos autorizados coincidentes con tráficos incluidos en concesiones dependientes de la Administración General del Estado.
- Implantación de medidas tarifarias que han distorsionado la filosofía zonal de misma: los mayores de 65 años y los menores de 26 disponen de tarifas únicas para cualquier relación de transporte público, utilizando el Abono transporte.



- La propia evolución territorial de la población que ha derivado en algún caso en la convivencia de dos zonas tarifarias diferentes para un mismo municipio.
- La evolución social de la población con la generación de nuevas demandas de transporte.
- La complejidad para la gestión y control de las concesiones para el CRTM consecuencia de la implantación del Plan de Modernización y el Plan de Calidad.

Todos estos hechos imponen una revisión en profundidad de los servicios de transporte público regular por carretera y, ante la próxima caducidad de las actuales concesiones, la necesidad de definir un nuevo Mapa Concesional.

El desarrollo de los trabajos descritos exige la asignación de recursos humanos y técnicos en un plazo acotado de tiempo, que exceden los recursos y medios propios de la unidad promotora, por lo cual se justifica y propone la contratación externa de los mismos.

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

El objeto del contrato es la redacción del Mapa Concesional de los Transportes Regulares de Viajeros por Carretera en La Comunidad de Madrid. En dicho Mapa Concesional, contemplará la definición de futuro/s esquemas concesionales que lógicamente partirán de la situación actual, minimizando los problemas existentes y anticipándose a aquellos que previsiblemente puedan suscitarse.

El nuevo mapa concesional habrá de dar respuesta a los problemas expuestos de forma que:

- Ofrezca un servicio de calidad a los usuarios, tanto en cobertura como en accesibilidad y conectividad territorial (clientes).
- Utilice eficientemente los recursos públicos disponibles a través de una planificación coordinada entre los distintos modos de transporte existentes (intermodalidad).
- Flexibilice las condiciones del servicio pudiendo contemplar otras soluciones como el transporte a la demanda sobre todo en aquellas áreas de débil tráfico.
- Evite en lo posible problemas de competencia, minimizando las prohibiciones de tráfico existentes difíciles de asumir por parte de los usuarios, dejando claro cuáles son los tráficos que corresponden a cada concesión y el ámbito de competencias de cada una.
- Establezca un marco de financiación para el transporte urbano, sobre todo para aquellos municipios superiores a 50.000 habitantes.
- Dará solución a las actuales concesiones interurbanas que discurren íntegramente en el ámbito de Madrid capital.
- Dado que las nuevas concesiones resultantes serán estructuralmente diferentes a las actuales, se deberán establecer las condiciones de subrogación del personal, máxime cuando el personal de conducción puede llegar a representar un 50% del coste total.
- Las condiciones establecidas para el material móvil en el Plan de Modernización implican que a la finalización de las actuales concesiones existan numerosos vehículos con muy poca antigüedad, dotados tecnológicamente con sistema SAE, validadoras sin contacto e incluso de características ambientales especiales, por lo que es necesario que se establezca un método claro de valoración de los mismos que facilite la



subrogación del material por las nuevas concesiones.

- o Contemple las nuevas tecnologías, tanto a nivel de tipos vehículos como de combustibles.
- o Considere los nuevos desarrollos tecnológicos para favorecer las nuevas formas de movilidad, de validación, de información a los usuarios, control de los servicios...
- o Regule la posibilidad de permitir viajeros de pie, lo que afectará directamente no solo sobre la oferta de las líneas de transporte y por tanto de los costes, sino también sobre el tipo de vehículo, (con más o menos plazas sentadas), adscrito a las concesiones.
- o Mejorar la huella de carbono emitida por el sistema de transporte regular por carretera competente de la Comunidad de Madrid.
- o La experiencia acumulada durante estos años por el CRTM a la hora de controlar la oferta y aplicar el Plan de Calidad, establece la necesidad de modificación del mismo así como la definición de todas aquellas actuaciones que se juzguen necesarias para facilitar la gestión a la administración, por ejemplo a la hora de establecer modificaciones en la oferta o de crear nuevas líneas entre ámbitos territoriales de diferentes concesiones.

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 la Memoria Económica del contrato que forma parte del expediente, el valor estimado del mismo asciende a la cantidad de 1.725.240 euros, sin IVA, que incluye los costes laborales directos del equipo de trabajo y los costes indirectos, que incluyen los gastos generales de la empresa y el beneficio industrial.

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

El Área de Transportes interurbanos será la encargada del seguimiento del contrato siendo el Responsable del mismo el Jefe de Área o la persona que designe el Órgano de Contratación

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

Los trabajos de definición y control de la oferta y la estructura de los servicios de las concesiones se efectúan con los medios humanos propios con los que cuenta el CRTM, siendo muy limitados para la dimensión de la red de Transportes Interurbanos y Urbanos de otros Municipios que forman parte del sistema de transportes de la Comunidad de Madrid.

Además el CRTM no cuenta con todos los perfiles necesarios habida cuenta de la envergadura del proyecto y sus características singulares (afección a todo el sistema de transporte público regular de viajeros por carretera de la Comunidad), así como de la necesidad de que se ejecute



en un plazo previo a la caducidad de las concesiones actuales. Es por ello, que al requerir una mayor dedicación de medios y especialización, se considera necesaria su contratación externa.

Por todo ello, la reducida dimensión de la plantilla de personal del CRTM, la dimensión de la red de Transportes interurbanos y urbanos de otros municipios, así como la necesidad perentoria de conocer con precisión las nuevas necesidades de movilidad en un plazo previsto, hace necesaria la contratación externa para la elaboración de un nuevo mapa concesional.

6.- Elección del procedimiento de contratación (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, utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio.

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

Criterios de solvencia

De los criterios de solvencia que se recogen en la LCSP, se consideran los más apropiados para el presente contrato los que se incluyen en el art 87 .1. a) de acreditación de la solvencia económica y financiera y en el art 90.1. a) de solvencia técnico o profesional.

Acreditación de la solvencia económica y financiera

En este caso se ha optado por exigir como criterio de selección un volumen de negocios de los trabajos realizados por la empresa en el mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles (2017-2019) de al menos 985.851 € sin IVA , que no supera límite impuesto por el artículo 87.1.a) LCSP.

Acreditación de solvencia técnica o profesional

Se ha optado por exigir una relación de los trabajos efectuados por el interesado en el curso de los tres últimos años, de asesoramiento al sector público o privado en la materia objeto del contrato, cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% de la anualidad media del contrato (690.096 € IVA excluido), según lo establecido en el art. 90.2. de la LCSP.

Teniendo en cuenta la pluralidad de CPV del objeto del contrato, se entenderá por servicios o trabajos de similar naturaleza aquellos cuyo objeto sea la definición técnica, jurídica y económica de sistemas de transporte colectivo.

Clasificación del contratista



No procede, debido a que no hay correspondencia entre los códigos CPV asignados 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 que el equipo técnico a adscribir esté dirigido por un profesional de alta cualificación técnica y con amplia experiencia en la materia, por lo que se exige que el Jefe de Proyecto posea titulación universitaria de grado superior con un mínimo de 6 años de experiencia en servicios de consultoría en sistemas de transporte.

Asimismo se requiere que el equipo técnico sea un equipo multidisciplinar formado por especialistas en diferentes materias: en planificación del transporte, para analizar las necesidades y características del transporte en la región, siendo una parte fundamental del mismo; así como especialistas en estudios económicos y financieros para estimar la viabilidad de los diferentes esquemas y contratos que se definirán, así como la previsión de ingresos, la elaboración de los modelos de explotación; igualmente, es básico el análisis jurídico de las implicaciones que pudiera tener el nuevo esquema concesional, así como las especificidades de los nuevos contratos que habrán de adaptarse a la legislación vigente en el momento correspondiente jurídico para la definición de alternativas, incluyendo la participación en la resolución de conflictos en la definición de la oferta de servicios.

Por último este trabajo precisa de un apoyo gráfico y de modelización, fundamental para definir las características y peculiaridades del transporte en la región, siendo asimismo necesario la presencia en el equipo de especialistas en estos campos.

Debido a la importancia del presente contrato, enmarcado en la mejora de la eficiencia técnica, social y económica del sistema del transporte de la Comunidad de Madrid, y considerando la complejidad del sistema de transportes existente en la actualidad, se considera necesaria la participación de un equipo con contrastada experiencia en cada uno de los campos indicados.

Los licitadores propondrán un equipo técnico multidisciplinar formado, al menos, por técnicos especialistas en las siguientes materias:

- Un (1) Titulado superior especialista en planificación de sistemas de transporte con un mínimo de 5 años de experiencia.
- Un (1) Titulado superior con conocimientos de planificación de sistemas de transporte.
- Un (1) Titulado superior especialista en financiación con un mínimo de 5 años de experiencia.



- Un (1) Titulado superior especialista en estudios económicos del transporte con un mínimo de 5 años de experiencia.
- Un (1) Titulado superior en economía y/o administración de empresas
- Un (1) Titulado superior especialista en información geográfica y modelización con un mínimo de 5 años de experiencia.
- Un (1) Titulado superior especialista en normativa del transporte con un mínimo de 5 años de experiencia.
- Un (1) Titulado superior en Derecho y/o ciencias jurídicas

Adicionalmente, se dispondrá de personal auxiliar/administrativo compuesto, al menos, por:

- Dos (2) Administrativos.
- Aforadores: el personal dedicado deberá ser en número suficiente y adecuado para poder asumir las tareas descritas en el presente documento, estimándose para ello una dedicación total de 2.900 horas.

8.- 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:

- o 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 las prestaciones son 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.

La tipología de los criterios utilizados en el presente contrato con su respectiva ponderación es la siguiente:

- Precio : 0 a 49 puntos
- Criterios cualitativos evaluables mediante fórmulas: 0 a 8 puntos
- Criterios cualitativos evaluables mediante juicios de valor: 0 a 43 puntos

Además de los criterios evaluables mediante fórmulas, que representan el 57% 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 , al ser los trabajos a desarrollar de alta complejidad técnica y con un marcado carácter interdisciplinar .

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.

De esta forma los criterios de valoración que se recogen en el PCAP con su respectiva ponderación son los siguientes:



1.- Criterios evaluables de forma automática por aplicación de fórmulas

1.1 Precio

(0 a 49 puntos)

Se le otorgará CERO (0) PUNTOS a la oferta económica que coincida con el presupuesto de licitación y CUARENTA Y NUEVE (49) PUNTOS a la que presente la máxima baja respecto del citado presupuesto, siempre que sea igual o superior al 10%.

Al resto de las ofertas económicas se le otorgará la puntuación que les corresponda tras aplicar la siguiente fórmula:

$$\frac{100 - \% \text{ descuento oferta más baja}}{100 - \% \text{ descuento oferta valorada}} \times \text{Nº máximo de puntos}$$

Si la baja máxima fuera inferior al 10%, se otorgará a las ofertas de los diferentes licitadores la puntuación que corresponda tras aplicar la fórmula anterior en donde “% descuento oferta más baja” = 10.

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 artículo 149 de la LCSP.

Justificación de la fórmula:

- Se otorga la puntuación máxima a la oferta más económica (de entre las que no hayan sido excluidas).
- Se otorga cero puntos a la proposición que oferta el presupuesto base de licitación.
- La puntuación del resto de las ofertas se obtiene por referencia a la disminución del precio realizado por la más económica, asignando en todo caso a una baja mayor una puntuación mayor.

1.2 Mejora de la Cualificación del personal ofertado respecto del mínimo exigido (0 a 8 puntos)

Se valorará el incremento de experiencia profesional del equipo técnico exigido en la adscripción de medios personales a la ejecución del contrato de acuerdo con la siguiente



escala:

- a) Jefe de Proyecto: 0,25 puntos por cada año entero de experiencia superior a 6 años hasta un máximo de 1,75 puntos.
- b) Titulado superior especialista en planificación de sistemas de transporte: 0,25 puntos por cada año entero de experiencia superior a 5 años hasta un máximo de 1,25 puntos.
- c) Titulado superior especialista en estudios económicos del transporte: 0,25 puntos por cada año entero de experiencia superior a 5 años hasta un máximo de 1,25 puntos.
- d) Titulado superior especialista en normativa del transporte: 0,25 puntos por cada año entero de experiencia superior a 5 años hasta un máximo de 1,25 puntos.
- e) Titulado superior especialista en financiación: 0,25 puntos por cada año entero de experiencia superior a 5 años hasta un máximo de 1,25 puntos.
- f) Titulado superior especialista en sistemas de información geográfica y modelización: 0,25 puntos por cada año entero de experiencia superior a 5 años hasta un máximo de 1,25 puntos

2.- Criterios cuya cuantificación dependa de un juicio de valor

2.1 Memoria Metodológica

(0 a 43 puntos)

La puntuación se otorgará asignando la máxima puntuación a la oferta que desarrolle de forma completa el apartado correspondiente y una puntuación relativa en función del grado de completitud de ésta, teniendo en cuenta que los apartados que se evaluarán de las ofertas y la puntuación otorgada a cada uno de ellos son los siguientes:

2.2 Metodología del trabajo

(0 a 20 puntos)

La máxima puntuación, 20 puntos, se otorgará a las ofertas que presenten una definición completa del método de trabajo de análisis de la situación actual, definición de las alternativas, elaboración de anteproyectos y redacción de pliegos; conforme con los objetivos a cumplimentar, indicando los criterios a adoptar en la realización del trabajo en sus distintas fases. Se presentarán los planteamientos técnicos de cada parte del servicio, hito o capítulo, que incluya descripción del desarrollo de dicho planteamiento, indicando los medios o documentos que se presentarán. Así como la estructura y organización del equipo técnico indicando las personas que quedan adscritas al trabajo, con expresión de sus referencias personales.



2.3. Modelización GIS de alternativas

(0 a 10 puntos)

La máxima puntuación, 10 puntos, será para las ofertas que presenten una propuesta de exportación de resultados de las alternativas del nuevo mapa concesional conforme a los objetivos de obtención de unos resultados explicativos de las variables a analizar, que estén basados en un soporte GIS en formato shapefile y/o kml. Tipología de informes numéricos y gráficos, tanto en soporte convencional como en soporte digital.

2.4. Modelo de definición de pliegos

(0 a 8 puntos)

La máxima puntuación, 8 puntos, será para las ofertas que muestren una propuesta de modelo de pliego, que sería resultado del análisis inicial de las alternativas consideradas, indicando de forma esquemática el contenido del mismo y su alcance; de forma que se cubran los objetivos establecidos y aporten un mayor detalle explicativo.

2.5 Calendario de trabajo

(0 a 5 puntos)

La máxima puntuación será para las ofertas que presenten un plan trabajo que se ajuste correctamente a los condicionantes requeridos y a los hitos determinados en el PPT, relacionándolo con las actividades a desarrollar por el equipo técnico asignado en su propues

3.- Ofertas anormalmente bajas

Se considera que , de los criterios objetivos que se contemplan en el PCAP (que hacen referencia al precio y a la mejora de la cualificación del personal a adscribir al contrato) ,los únicos parámetros objetivos para identificar que una oferta se considere anormal en su conjunto son los relacionados con el precio , ya que el criterio relacionado con la cualificación profesional , aparte de considerarse inadecuado para tal fin por su propia naturaleza, cuenta con umbrales de saturación.

9.- Justificación No división en Lotes.

Las prestaciones objeto de contrato, por su propia naturaleza, constituyen una unidad funcional, ya que la totalidad de las tareas a desarrollar para la consecución de sus objetivos se encuentran íntimamente relacionadas y, por tanto, no son susceptibles de ser ejecutadas de forma independiente por contratistas diferentes.

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.



10.- 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 que en él se contemplan, 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, apartado 19, una condición de carácter social relacionada con favorecer la formación en el lugar de trabajo, mediante acciones formativas para el personal encargado de realizar la prestación relativas al objeto del contrato, con el fin de mejorar sus capacidades y su cualificación profesional.

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

11.- Subcontratación

Se permite la subcontratación a excepción de las tareas de coordinación y dirección de los trabajos que, por resultar críticas para la consecución de los objetivos a alcanzar deben ser ejecutadas por el contratista principal.

Madrid, a la fecha de la firma

EL DIRECTOR DE PLANIFICACION
ESTRATEGICA Y EXPLOTACION

LA COORDINADORA DE OPERATIVA
DE REDES

Fdo. Francisco J. Gómez López

Fdo.: Elena Tarruella Vidal

