

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO

TÍTULO DEL CONTRATO: “TRABAJOS DE CONTROL DE OCUPACIÓN EN HORA PUNTA EN DÍA LABORABLE DE LA RED DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (2020)”

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.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en lo sucesivo “CRTM”), ejerciendo las competencias y funciones que le asigna la Ley 5/1985, de 16 de mayo, artículos 2.2.b) y 2.2.e), relativas a la planificación de los servicios de transporte, el establecimiento de programas de explotación y la inspección, viene recogiendo datos de la explotación de la red de Transportes Interurbanos de Madrid. Además, lleva a cabo un estudio continuo de la red con el objetivo de valorar los diferentes indicadores que se exigen en el Plan De Calidad De Los Servicios De Transporte Regular Permanente De Viajeros De Uso General Por Carretera En La Comunidad De Madrid.

A 31 de diciembre de 2018, última fecha disponible, los datos generales de la oferta de la red de Transportes Interurbanos es de 450 líneas, 327 interurbanas y 123 urbanas, 177 M veh-km, de los cuales 168 M veh-km se atribuyen a líneas interurbanas y 9 M veh-km a líneas urbanas, y 1.886 vehículos adscritos.

Para ejercer las competencias y funciones antes citadas, el CRTM necesita conocer el cumplimiento de los servicios que se programan y las características de funcionamiento y utilización de las diferentes líneas y sublíneas, cuya explotación ha de coordinarse en un plan integrado de transporte público.



Una de las competencias del CRTM es la definición de la programación de la oferta de transportes y, en concreto, del servicio prestado por los operadores en la red del Transportes Interurbanos de Madrid. Una correcta formulación de dicha programación exige un conocimiento preciso del grado de ocupación de los autobuses que circulan en las diferentes líneas y sublíneas como elemento indicador de la adecuación de la oferta del servicio a la demanda de viajeros.

En relación a lo establecido en el Plan de Calidad de los Transportes Interurbanos de la Comunidad de Madrid, en el punto 5.3.1.ii, es esencial conocer el grado de ocupación de los vehículos para evaluar uno de los factores determinantes de la calidad del servicio como son las condiciones en que se realiza el transporte de viajeros en cada periodo o franja horaria, a través de los valores medios y máximos de viajeros por vehículo, tanto sentados como de pie en el caso que corresponda, en las diferentes líneas y sublíneas.

Para obtener estos indicadores es preciso llevar a cabo mediciones de viajeros a bordo de los autobuses y/o de viajeros subidos y bajados en las paradas, de un gran número de paradas, debido a la gran cantidad de líneas y sublíneas que existen, y concentradas en el intervalo de hora punta, tal como se refleja en el indicador de Grado de Cumplimiento del citado Plan de Calidad, lo que exige la disponibilidad de un considerable número de aforadores y técnicos para el tratamiento de los resultados obtenidos.

En el caso de este contrato, no es posible la realización de una comparación con contratos anteriores debido a que las redes objeto de estudio no son asimilables a las aforadas anteriormente (EMT, Metro), tanto en longitud (tiempo de recorrido), como en dispersión geográfica (gran parte de las mismas tienen su origen/fin o ambos, en municipios diferentes de Madrid), siendo necesaria una metodología de trabajo muy diferente y una adscripción de medios personales muy concentrada en un periodo de tiempo limitado.

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 247.933,06 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.

3.- Naturaleza del contrato:

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 (art. 17. LCSP).

4.- Unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato (art. 62.1 LCSP)

La unidad encargada del seguimiento y ejecución de este contrato es el Área de Transportes Interurbanos y Urbanos de otros municipios del CRTM.

5.- Responsable del contrato (art. 62.1.2 LCSP):

El responsable del contrato será el responsable del Área de Transportes Interurbanos, 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)

La realización física de los trabajos de inspección, seguimiento y control del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios de infraestructuras y operadores de transporte público (oferta, vehículos, accesibilidad, instalaciones o equipamiento asignado) se efectúa con los medios humanos propios con los que cuenta el CRTM, siendo muy limitados para la dimensión de las redes que forman el sistema de transportes de la Comunidad de Madrid (Metro y Metros Ligeros, Autobuses Urbanos de Madrid, y Transportes Interurbanos y Urbanos de otros Municipios).



Por todo ello, la reducida dimensión de la plantilla de personal del CRTM, la dimensión de la red de Transportes Interurbanos de Madrid, así como la necesidad perentoria de conocer con precisión el grado de ocupación que se registra y, con ello la calidad del servicio ofrecida, hace necesaria la contratación externa de la toma de datos básicos correspondiente tal y como se viene realizando en ejercicios anteriores.

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, utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio.

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 que se incluyen en el art 87 .1 a) (solvencia económica y financiera) y en el art 90.2 (solvencia técnico profesional).

En el primero de los casos se ha optado por exigir como criterio de selección un volumen de negocios mínimo anual referido al mejor de los últimos tres años equivalente a 1,3 veces el valor estimado del contrato, cuantía que siendo suficiente para acreditar la solvencia económica financiera del potencial adjudicatario del contrato y cumpliendo los límites legalmente establecidos facilita la concurrencia de las empresas interesadas en participar en la licitación. Por tanto, los licitadores deberán acreditar un volumen anual de negocio, referido al mejor ejercicio de los tres últimos años, igual o superior a 322.312,98 euros (IVA no incluido).

La acreditación documental se realizará mediante la presentación de las cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho



registro, y en caso contrario, por las depositadas en el registro oficial en el que deba estar inscrito.

En cuanto a la solvencia técnica profesional se ha optado por utilizar como criterio de selección una relación de servicios de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución de los tres últimos, sea igual o superior al 70% del valor estimado del contrato.

Por tanto, los licitadores deberán acreditar la ejecución, en el año de mayor ejecución de los tres últimos, de servicios de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del contrato por un importe anual acumulado de 173.553,14 euros (IVA no incluido).

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.

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, especificidad y envergadura de los trabajos objeto de este contrato, adicionalmente a la solvencia exigida, todos los licitadores deberán adquirir el compromiso de adscribir a la ejecución del mismo un Jefe de Equipo Técnico con el siguiente perfil profesional:



Licenciado, Ingeniero superior, Arquitecto o titulación universitaria de grado superior equivalente con, al menos, 5 años de experiencia en servicios de consultoría en sistemas de transporte.

La dedicación del mismo será a tiempo parcial, con un mínimo del 26%.”

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

Conforme a lo dispuesto en la LCSP, en relación a los criterios de adjudicación de contratos de servicios que tengan por objeto prestaciones de carácter intelectual, (art.145.4 LCSP) y de acuerdo a la naturaleza del contrato (*servicios de consultoría de sistemas de transporte*), se establece la siguiente ponderación:

a) Criterio Precio:

Precio

0 a 49 puntos

Se otorgará CERO (0) PUNTOS a la oferta que no presente baja respecto del presupuesto base de licitación, que asciende a 247.933,06 euros, sin IVA.

Para el resto de ofertas, se calculará la puntuación económica (PE) de cada oferta por interpolación entre 0 puntos para una oferta igual a la oferta tipo y la mayor puntuación(49 puntos) para la oferta que presente la máxima baja respecto del Presupuesto Base de Licitación, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PE = M \times \sqrt{1 - \frac{(B - Bm)^2}{Bm^2}}$$

Siendo:



PE = Puntuación económica de la oferta, redondeada al segundo decimal.

M = Máxima puntuación (49 puntos)

.

B = Baja de la oferta (%).

B_m :

- B_m = Baja de la oferta más económica (de entre las admitidas) si esta es superior a 5 unidades porcentuales (5%).
- $B_m = 5$ en el caso de que la baja de la oferta más económica (de entre las admitidas) sea inferior o igual a 5 unidades porcentuales (5%).

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 y admitidas.

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.

Justificación de la fórmula:

1.- Se otorga la puntuación máxima a la oferta más económica (de entre las que no hayan sido excluidas).

2.- Se otorga cero puntos a la proposición que oferta el presupuesto unitario de la hora de trabajo que se ajuste de forma estricta al presupuesto base de licitación y al número mínimo de horas fijado en los Pliegos.



3.- 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.

4.- Con la fórmula propuesta, ante pequeñas variaciones en las ofertas económicas de los diferentes licitadores se obtienen mínimas variaciones en las puntuaciones a otorgar, evitándose el efecto que se puede producir de aplicar fórmulas de tipo lineal, en las que pequeñas diferencias en las proposiciones económicas pueden dar como resultado diferencias desproporcionadas en la puntuación obtenida.

b) Otros criterios evaluables de forma automática por aplicación de fórmulas:

Oferta de mediciones complementarias

0 a 8 puntos

Se otorgará CERO (0) PUNTOS a la propuesta que sólo oferte la ejecución de 10 mediciones complementarias en otros períodos punta del día (mínimo exigido en el apartado 2.3.1 del Pliego de Prescripciones Técnicas).

Se otorgará la máxima puntuación (OCHO PUNTOS) a las propuestas que oferten la ejecución de 30 o más mediciones adicionales en otros períodos punta del día.

Para el resto de propuestas, se calculará la puntuación (P) de cada oferta por interpolación lineal entre 0 puntos y 8 puntos, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P = 2/5 \times (m - 10)$$

Siendo:

P: Puntuación de la oferta, redondeada al segundo decimal.

m: N° de mediciones complementarias en otros períodos punta ofertadas.



c) Criterios cuya cuantificación depende de un juicio de valor

Memoria metodológica

0 a 43 puntos

La puntuación se otorgará asignando la máxima puntuación a la oferta que desarrolle de forma completa, detallada y coherente 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:

- **Tratamiento de la información**

0 a 21 puntos

La máxima puntuación se otorgará a las ofertas con contenido muy relevante en el tratamiento y explotación de la información, conforme a los objetivos de unos resultados explicativos de las variables a analizar y a la propuesta de aplicación informática que recoja los datos más significativos de oferta y de demanda de cada línea y su imbricación con las herramientas informáticas de las que dispone el CRTM.

- **Informe final y presentación de resultados.**

0 a 16 puntos

La máxima puntuación será para las ofertas con estructura, formato y contenido de informe final (o memoria resumen) adecuado a la correcta identificación de las variables a analizar y la información complementaria que se estime conveniente para mejorar la aportación de resultados.

- **Calendario de trabajo**

0 a 6 puntos

La máxima puntuación será para las ofertas que presenten un plan de toma de datos que se ajuste correctamente a los condicionantes requeridos de programación del trabajo de campo, dimensionamiento de recursos, control de la toma de datos y recogida de la información.



Se otorga el mayor peso relativo de la puntuación al criterio correspondiente a “Tratamiento de la información” respecto al resto de criterios ya que la citada tarea implica el desarrollo de una herramienta de descripción y análisis de las variables explicativas de funcionamiento y utilización de las líneas de Transportes Interurbanos de Madrid en el período punta del día, para la toma de decisiones sobre la oferta actual de la red, con el fin de adecuar la oferta a la demanda de viajeros y mejorar la calidad del servicio prestado por Transportes Interurbanos de Madrid.

Además, para garantizar la correcta adecuación de los procedimientos metodológicos a los objetivos y los resultados esperables, se establece una puntuación mínima exigible en este apartado de 21,50 puntos, que se corresponde con el 50% de la puntuación máxima.

Una vez acreditada la solvencia técnica y económica, así como el compromiso de adscripción de los medios personales exigidos en el PCAP, se considera que el único factor determinante que impediría una buena ejecución del contrato (y por tanto se debería considerar como oferta anormal o desproporcionada), sería una baja excesiva sobre el presupuesto base de licitación, el cual se ha calculado minuciosamente, teniendo en cuenta todos los costes reales que la ejecución de los trabajos conlleva.

El otro criterio evaluable mediante fórmulas, el incremento de número de mediciones, está valorando una mejora en la calidad de la oferta, pero aún en el caso de que se ofertara la realización del número de mediciones mínimo establecido en el PCAP, la viabilidad de la oferta continuaría estando garantizada; así se ha estimado en la preparación del expediente de contratación.

En cuanto a los criterios evaluables mediante juicios de valor, en el PCAP ya se contempla un mínimo de calidad exigible a cada una de las ofertas evaluadas en la medida en que se exige una puntuación mínima de 21,50 puntos, la mitad de la máxima puntuación atribuible y se prescribe que, en caso de no obtener dicha puntuación, la proposición será excluida de la licitación por la mesa de contratación; es decir, que ya valora la inaptitud de las ofertas respecto de dichos criterios.

Estos argumentos han llevado a entender que, en el contrato de referencia, el criterio precio es el único relevante para determinar la viabilidad de la oferta en su conjunto.



10.- Justificación No división en Lotes.

Las prestaciones objeto de contrato, por su propia naturaleza, constituyen una unidad funcional, al tener que estudiarse la red diurna de Transportes Interurbanos de Madrid de forma conjunta en el mismo período de análisis, 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, 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.

12.- Subcontratación





**Comunidad
de Madrid**

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS



Debido a su naturaleza, las tareas de coordinación y dirección de los trabajos y las tareas de gabinete, que engloban el tratamiento, proceso informático, explotación de resultados y obtención de informes, están íntimamente relacionadas entre sí y siendo todas ellas críticas para la obtención de resultados, por lo que deben ser ejecutadas por el contratista principal. En este sentido, serán susceptibles de subcontratación las tareas de realización del trabajo de campo, el control y la inspección, y la impresión de documentos.

Madrid, a la fecha de la firma

LA COORDINADORA DE OPERATIVA
DE REDES

Fdo.: Elena Tarruella Vidal

Vº Bº

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y EXPLOTACIÓN

Fdo.: Francisco Javier Gómez López



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: **0908805073321039635572**