



Comunidad  
de Madrid

Este documento se ha obtenido directamente del original que contenía la firma auténtica y, para evitar el acceso a datos personales protegidos, se ha ocultado el código que permitiría comprobar el original.

Dirección General de Carreteras  
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES  
MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LOS EXTREMOS EXIGIDOS EN EL ARTÍCULO 116.4 DE LA LEY 9/17, DE 8 DE NOVIEMBRE, DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO (LCSP), DEL CONTRATO DE SERVICIO PARA LA REDACCIÓN DEL ESTUDIO DE “ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL PARA LA COMUNIDAD DE MADRID 2021-2030”.  
Expt.: A/SER-037579/2020**

Se emite este informe a los efectos de la justificación exigida en el artículo 116.4 de la Ley 9/17, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, que establece que:

*“4. 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”.*

**a) Elección del procedimiento de licitación.**

Dado que se trata de un contrato de servicios de los previstos en el artículo 17 de la LCSP, cuyo valor estimado (calculado de acuerdo al artículo 101 de la LCSP) es inferior a 100.000 euros, se utiliza el procedimiento de adjudicación abierto simplificado. (Art. 159 LCSP).

Este procedimiento garantiza que la contratación de los servicios se ajuste a los principios de libertad de acceso a la licitación, publicidad, transparencia, no discriminación e igualdad de trato a los licitadores

Asimismo, la Disposición Cuadragésima Primera de la LCSP reconoce la naturaleza de prestaciones de carácter intelectual a los servicios de arquitectura, ingeniería, consultoría y urbanismo, con los efectos que se derivan de las previsiones contenidas en la Ley.

**b) Clasificación.**

Dado que se trata de un contrato de servicios, la clasificación no es un requisito exigible de conformidad con el artículo 77.1.b) LCSP y, por tanto, no se puede requerir con carácter obligatorio para contratos para los cuales no esté prevista su exigencia. Además, el objeto



de este contrato no está incluido en el Anexo II del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

**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.**

La solvencia económica y financiera y la solvencia técnica y profesional exigidas están vinculadas al objeto del contrato y son proporcionales al mismo para garantizar la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva. En base al artículo 86 de la LCSP se establece que la solvencia económica y financiera y técnica o profesional para un contrato se acreditará mediante la aportación de los documentos que se determinen por el órgano de contratación de entre los previstos en los artículos 87 a 91 de dicha Ley.

Por lo que respecta a la solvencia económica y financiera, se requiere el cumplimiento de lo establecido en el artículo 87.1.a) y el criterio para su acreditación será el volumen anual de negocios, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos concluidos, que deberá ser al menos a una vez y media el valor anual medio estimado del contrato, por tener una duración superior a un año. En el presente contrato no concurren riesgos especiales vinculados a la naturaleza de los servicios que aconsejen exigir un importe superior al equivalente a una vez y media el valor anual medio del contrato.

Por lo que respecta a la solvencia técnica y profesional exigidas y con base en el 90.1 a) y a fin de garantizar un adecuado nivel de competencia, se considera adecuado que la referida solvencia se lleve a cabo mediante la presentación de una relación de los servicios efectuados por los licitadores en el curso de los 3 años anteriores a la fecha de finalización del plazo de presentación de proposiciones. Los trabajos deberán ser de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del presente contrato. El requisito mínimo será que el importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 100% de la base imponible del presente contrato.

A las empresas de antigüedad inferior a 5 años no se les exigirá la solvencia indicada del apartado a) del artículo 90, sino que, de conformidad con lo establecido en el apartado g) del mismo precepto los licitadores deberán hacer una declaración sobre la plantilla media anual de la empresa y del número de directivos durante los tres últimos años.

Los criterios escogidos para que los licitadores justifiquen su solvencia figuran en la documentación que se pone a disposición de los licitadores; son criterios que están relacionados con el objeto y el importe del contrato; se encuentran entre los enumerados en la LCSP según el contrato de que se trata y se estima que esta solvencia técnica empresarial es garantía de una correcta ejecución al contar la empresa con profesionales convenientemente preparados.

Justificación de la exigencia de la adscripción de medios como requisito de solvencia

En base al art. 76.3 LCSP de la LCSP, se justifica la exigencia de la adscripción de medios como requisito de solvencia dada la complejidad técnica del servicio objeto del contrato, y lo específico del mismo, que se exigen determinados medios personales que son necesarios para su ejecución.



Estos medios se exigen en especial atención a los aspectos referidos a la cualificación y experiencia del personal en trabajos similares, pues la calidad de dicho personal afecta de manera significativa a su mejor ejecución. Además, las tareas exigidas en el PPT son muy específicas y variadas y lo que se pretende es que se lleven a cabo por personas adecuadamente preparadas y cualificadas. Todo el personal exigido en el compromiso de adscripción de medios se considera el necesario para realizar los trabajos del pliego adecuadamente por el carácter específico de los mismos y la variedad de tareas que se incluyen.

#### Por lo que respecta a los criterios de adjudicación

En concreto, se ha establecido los siguientes criterios de adjudicación que puntúan en lo que superen lo exigido en lo indicado en la adscripción de medios:

Experiencia profesional del Responsable del Contrato, y del segundo ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (o Master en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos):

Este criterio se justifica porque una mayor experiencia de los profesionales citados redundará en los siguientes aspectos: eficiencia en la elaboración y redacción de los trabajos, organización de los diferentes trabajos, optimización de la programación de los estudios, y en una mayor calidad en los aspectos cualitativos y cuantitativos en la elaboración de los trabajos y por tanto en la determinación y planteamiento de los procedimientos y actuaciones para la mejora de la seguridad vial.

Además se puntuará que el licitador disponga de un número de profesionales del departamento técnico para estudios específicos de seguridad vial en carreteras que supere lo establecido en el compromiso de adscripción de medios. Este criterio se justifica porque el carácter de todos los estudios detallados en el pliego son muy específicos de seguridad vial de carreteras y así se facilita la configuración de equipo de trabajo sólido, bien coordinado y con experiencia en esta materia, lo que redundará en una mayor calidad en la ejecución del contrato. (Artículo 145.6 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público).

Dichos criterios se han formulado de manera objetiva y están vinculados al objeto del contrato ya que se refieren a las prestaciones que deben realizarse en virtud de dicho contrato, con especial referencia a aspectos referidos a la cualificación y experiencia del personal.

#### Fórmula de valoración

La fórmula para puntuar la oferta económica utilizada tiene en consideración la Resolución 51/2019, de 6 de febrero del TACP de la Comunidad de Madrid que establece que para la determinación de la fórmula se han de respetar tres principios fundamentales: la mayor baja será la que obtenga la totalidad de los puntos del criterio, no se tendrán en cuenta relaciones matemáticas que recaigan sobre la baja media de las ofertas, la oferta igual al tipo no obtendrá puntuación y no se incluirán umbrales.

Puntuación Cualitativa: se obtendrá mediante la suma de la puntuación obtenida por cada licitador en los diferentes apartados de los criterios cualitativos evaluables automáticamente por aplicación de fórmulas.



Puntuación económica: se calculará para cada oferta por interpolación lineal entre 0 puntos para una oferta igual a Presupuesto Base de licitación y 49 puntos para la oferta más baja, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$49 \times \frac{\text{Presupuesto de licitación} - \text{Oferta económica de la empresa}}{\text{Presupuesto de licitación} - \text{Oferta económica más baja}}$$

Se asignará la puntuación máxima a la oferta económica de menor importe.

Se asignarán 0 puntos a las ofertas iguales al Presupuesto Base de licitación.

La puntuación total del licitador será la suma de la puntuación obtenida por los criterios cualitativos evaluables automáticamente y la puntuación económica obtenida.

#### Ofertas anormalmente bajas.

En el presente expediente de contratación, de todos los criterios de adjudicación previstos, el único parámetro objetivo que permite identificar que una oferta pueda considerarse anormal, es el bajo importe del precio ofertado. Dicho de otro modo, la máxima puntuación posible en el presente contrato derivada de los criterios de adjudicación distintos del precio no sería susceptible de suponer que la oferta pudiera resultar inviable por resultar anormalmente baja. No ocurriría lo mismo, por ejemplo, si uno de los criterios de adjudicación fuese una reducción del plazo que pudiese dar lugar a la necesidad de duplicar equipos de trabajo, incrementar horas extras o bien horas de trabajo nocturno etc..

En cuanto a las condiciones especiales en relación con la ejecución del contrato, de las diversas consideraciones que ofrece el art. 202.2 de la Ley de Contratos del Sector Público, se ha optado por incluir consideraciones de tipo social, en concreto las relativas al pago puntual de los salarios al personal y cumplimiento de las condiciones salariales derivadas del convenio colectivo que resulten de aplicación. Se considera que esta obligación está vinculada al objeto del contrato conforme a lo establecido en el apartado 6 del artículo 145 y que resulta adecuada dado que no se justificaría su no observancia a lo largo de la vida del contrato, de acuerdo con la Directiva 2014/24 (Considerandos 97 y 98 y los artículos 18.2 y 70), que permite incluir como posibles criterios de adjudicación o condiciones de ejecución relacionadas con aspectos sociales, fomentar la estabilidad y calidad en el empleo, todo ello con el objetivo de profundizar en una contratación socialmente más responsable.

#### **d) Valor estimado del contrato.**

El valor estimado del contrato se ha determinado según el artículo 101 de la LCSP. En este contrato no están previstas prórrogas ni modificaciones, por lo que no se prevé importe para estos conceptos y el valor estimado del contrato coincide con el presupuesto base de licitación sin IVA. Se adjunta en documento separado la memoria económica explicativa de cómo se ha calculado ese valor.



#### e) Justificación de la necesidad de la contratación.

De conformidad con lo que establecen los artículos 28 y 116.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público por la que se transponen 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, se exponen a continuación la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato y la idoneidad del objeto y contenido del contrato para satisfacerlas.

Las consecuencias de los accidentes de circulación, ocasionan además de pérdidas humanas y daños irreversibles para las víctimas, un coste social y económico muy alto para la sociedad.

En los últimos años, en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, la accidentalidad con víctimas en general está aumentando, y en especial la accidentalidad con víctimas con implicación de usuarios vulnerables

La mejora de las infraestructuras, mediante la elaboración de planes, estrategias o programas específicos de Seguridad Vial continuados, repercute directamente en la reducción de la lesividad de los usuarios que sufren un accidente, lo que significa disminución de víctimas mortales, heridos graves y heridos leves y en términos generales en la disminución del número de accidentes.

Las actuales políticas en materia de Seguridad Vial (internacionales, europeas y nacionales), promulgan el enfoque sobre un “sistema seguro” que pretende desarrollar un transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano, prestando especial atención a los grupos más vulnerables.

Además se persiguen unas líneas para abordar la seguridad vial incluyendo todos los factores intervinientes en la siniestralidad, el humano, el vehículo y la infraestructura. De hecho, en el “Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015”, la Organización Mundial de la Salud, concluye que aquellos países que han adoptado un enfoque amplio centrado en numerosos aspectos de la seguridad vial han alcanzado mejoras eficaces y duraderas.

La Comunidad de Madrid, que considera pilar básico la Seguridad Vial en todas sus actuaciones y que lleva años trabajando para su mejora, considera necesario contribuir a la implantación de estas políticas en el ámbito de sus competencias. Para ello, considera establecer una Estrategia de Seguridad Viaria para la Comunidad de Madrid, en el período 2021-2030, de aplicación en las infraestructuras viarias de su competencia y de carácter multidisciplinar. De este modo, se establecerán actuaciones de mejora de la Seguridad Vial desde todas las Consejerías de la Comunidad de Madrid, que es la manera de poder implicar a diversos sectores, administraciones y organismos (transporte, salud, policía, justicia, planificación urbana, etc.) y mejorar la Seguridad Vial desde todos sus factores



intervinientes. La Comunidad de Madrid, contribuirá así a conseguir los objetivos de seguridad vial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, según se exhorta a los países miembros de la Unión Europea en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial de la Declaración de Estocolmo de febrero de 2020.

Corresponde a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, entre otras, las siguientes funciones: *La propuesta de actuaciones o ejecución de obras no contempladas en el plan de carreteras, así como los estudios de tráfico y **Seguridad Vial**.*

**f) El informe de insuficiencia de medios.**

La Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, no cuenta con medios suficientes y que posean conocimientos técnicos, prácticos y herramientas suficientes para llevar a cabo este tipo de trabajos.

Por tanto, es necesaria su contratación con el objeto de mejorar la seguridad vial.

**g) Decisión de no dividir en lotes el objeto del contrato**

La realización del trabajo exige una perspectiva global de la red viaria y los diferentes estudios para la gestión de la seguridad vial objeto de este contrato constituyen una unidad operativa y funcional dado que el análisis de los datos obtenidos y su tratamiento son elementos inseparables para poder elaborar un diagnóstico ajustado a los problemas detectados en su conjunto.

La división en lotes dificultaría la correcta ejecución del contrato desde el punto de vista técnico, justificada en que las prestaciones comprendidas en el objeto del contrato ejecutadas de forma separada sufren menoscabo o detrimento.

Con la división en lotes del objeto del contrato se perdería la optimización del control de la ejecución global del contrato, la coordinación de la ejecución de los distintos estudios lo que afectaría a la eficiencia. Hay que tener en cuenta que en la prestación del servicio intervienen, varios ingenieros y que el objeto del contrato implica una coordinación unitaria por parte de todos los intervinientes en el desarrollo de la prestación, puesto que las funciones de cada uno de ellos están estrechamente vinculadas en sí.

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE SEGURIDAD VIAL,  
CALIDAD Y SUPERVISIÓN DE PROYECTOS

Firmado digitalmente por: PLAZA Gª-TALavera Mª CARMEN  
Fecha: 2020.10.27 13:08

Vº Bº  
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS  
Firmado digitalmente por: ABAJO DAVILA FRANCISCO JAVIER  
Fecha: 2020.10.27 13:31

